IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 305)
z dnia 28 lipca 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 305)

28 lipca 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Cezarego Grabarczyka (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji w sprawie zagrożenia bezpieczeństwa mieszkańców i funkcjonowania transportu zbiorowego związanego z budową tunelu pod Łodzią oraz właściwego przygotowania i postępu realizacji prac między Manufakturą a dworcem Łódź Fabryczna.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jerzy Bazylewicz** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Maciej Sobieraj** pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego, **Arnold Bresch** członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Łukasz Ołdak** dyrektor projektu w Biurze Inwestycji PKP SA, **Mariusz Serżysko** członek zarządu, dyrektor Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Andrzej Grzenia** prezes zarządu TBM Technologia sp. z o.o., **Paweł Kraciuk** sales engineer w Herrenknecht AG.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Jolanta Osiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Stwierdzam kworum, chociaż pracujemy dzisiaj w trybie wybitnie roboczym. Mamy kolizję kilku posiedzeń komisji.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany do Komisji Infrastruktury 21 lipca 2023 r. Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie przedstawienie przez Ministra Infrastruktury informacji w sprawie zagrożenia bezpieczeństwa mieszkańców i funkcjonowania transportu zbiorowego związanego z budową tunelu pod Łodzią oraz właściwego przygotowania i postępu realizacji prac między Manufakturą a dworcem Łódź Fabryczna.

Witam bardzo serdecznie pana ministra Andrzeja Bittela, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pana Tomasza Buczyńskiego, dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, pana Łukasza Gibałę, naczelnika wydziału w Departamencie Kolejnictwa, pana Arnolda Brescha, członka zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, pana Łukasza Ołdaka, dyrektora projektu w Biurze Inwestycji PKP SA, pana Macieja Sobieraja, jest pan Maciej? pełnomocnika prezydenta Miasta Łódź do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego. Witam bardzo serdecznie pana Mariusza Serżysko, członka zarządu, dyrektor Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów, pana Marka Kacprzaka, doradcę zarządu tegoż przedsiębiorstwa, pana Andrzeja Grzenię, prezesa zarządu TBM Technologia, spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, przedstawiciela NIK-u pana Jerzego Bazylewicza i pana Pawła Kraciuka, przedstawiciela Herrenknecht.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę przedstawiciela wnioskodawców, pana posła Dariusza Jońskiego o przedstawienie wniosku.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, nie bez przyczyny spotykamy się po raz trzeci w ramach Komisji Infrastruktury. Mamy do czynienia z największą inwestycją kolejową w Polsce, która jest już bardzo mocno opóźniona. Dla przypomnienia powiem, że jest to budowa tunelu pod Łodzią. Łącznie jest to pięć tuneli. Inwestycja miała zakończyć się w grudniu 2022 r. Jest połowa 2023 r. Cały czas jej realizacja stoi pod znakiem zapytania. Chodzi przede wszystkim o główną tarczę, która miała iść pod ścisłym centrum miasta Łodzi od strony Manufaktury w kierunku dworca Łódź Fabryczna. Jest to odcinek około 1600 m. Wielokrotnie również na posiedzeniach Komisji mieliśmy deklaracje, że tarcza za chwilkę ruszy. Jest to bardzo istotne również z punktu widzenia ludzi, którzy tam mieszkają, dlatego że jest to ścisłe centrum miasta, są kamienice. Ludzie w zeszłym roku, pod koniec zeszłego roku byli informowani, że będą musieli przeprowadzić się do hoteli na czas drążenia tunelu. Tarcza stoi od 16 miesięcy. Chcę bardzo wyraźnie powiedzieć, że od 16 miesięcy tarcza nie drąży w kierunku dworca Łódź Fabryczna, co więcej brakuje uzgodnień na całym przebiegu, podkreślam, na całym przebiegu odcinka 1600 m co do kamienic, czy mają być wzmacniane czy mają być wyburzane. Dyskusja cały czas trwa i nie została zakończona. Swoją drogą trudno sobie w ogóle wyobrazić tak ważną inwestycję bez ustaleń poczynionych przed rozpoczęciem. To druga rzecz.

Trzecia rzecz to kwestia finansowa. Od samego początku mówiliśmy, że inwestycja, na którą umowa została podpisana w 2017 r., powinna być waloryzowana. Nikogo na tej sali nie trzeba przekonywać, że mamy do czynienia z ogromną inflacją, drożyzną. W zakresie samego prądu koszty inwestycji wzrosły z 20 do 80 mln zł. Za każdym razem byliśmy tutaj uspakajani, że waloryzacja już jest przygotowywana, że będzie, chociaż oczywiście nie było jej. Prawdopodobnie jest to również jedna z przyczyn, dla których tarcza cały czas stoi w miejscu.

Dzisiaj słyszymy, po pierwsze, że ponieważ zbliża się kampania wyborcza, w końcu tarcza ma się ruszyć 100 m do najbliższej ulicy. Uzgodnienia są tylko na 100 m, czyli na odcinek, gdzie na dobrą sprawę stoi jedna czy dwie niskie kamienice. Tutaj nie ma żadnego problemu, natomiast co z resztą. Jest to raptem 7% całego odcinka ścisłego centrum miasta pomiędzy Manufakturą a Łodzią Fabryczną. Dodatkowo mamy pewien paraliż centrum miasta Łodzi, dlatego że za chwilę ma zostać zamknięte skrzyżowanie, jedno z głównych skrzyżowań ul. Zachodniej i al. Kościuszki, które oczywiście powinno być zamknięte na czas przejścia maszyny. Gdyby poprzednie terminy obowiązywały, to dzisiaj maszyna byłaby już bardzo blisko owego skrzyżowania. Oczywiście można zamykać skrzyżowania, gdyby tarcza faktycznie drążyła, natomiast planowane jest zamknięcie skrzyżowania w najbliższych dniach, a tarcza cały czas nie drąży.

Słyszymy, że wczoraj w końcu państwo podpisaliście waloryzację na 35 mln zł. Jest to waloryzacja na poziomie 3%. Jak to się ma do inflacji? Czy państwo myślicie, że za taką kwotę można zrealizować inwestycję? Nie muszę nikomu na tej sali tłumaczyć, że oczywiście się nie da, chyba że chodzi tylko i wyłącznie o to, żeby uspokoić nastroje przez najbliższe dokładnie 70 dni, dlatego że chyba tyle jest do wyborów, żeby udawać, że faktycznie inwestycja jest realizowana, że tarcza ruszy przez kilkanaście metrów.

Na to wszystko składa się jeszcze jeden bardzo ważny element. Jest to upadłość bądź problemy finansowe polskich firm. Jest tutaj firma, która odpowiadała między innymi za największą tarczę, a która musiała zwolnić pracowników, która do dzisiaj ma niezapłacone faktury. Przypomnę, że inwestycja jest finansowana ze środków unijnych. Kwota prawie 1,4 mld zł jest finansowana z pieniędzy unijnych. Dziwne, że zabrakło pieniędzy, skoro nie jest zrealizowana nawet w 50%. Cały czas jest jeszcze niewyjaśniona kwestia Energopolu, który otrzymał prawie 170 mln zł i nie rozliczył się z owych środków, nie wykonał pracy, a dostał pieniądze. Gdyby pieniądze dzisiaj faktycznie były na stole i gdyby firma, która wykonuje prace, mogła otrzymać pieniądze, myślę, że nie trzeba by było zwoływać kolejnego posiedzenia Komisji.

Chciałbym dzisiaj konkretnie zapytać PKP, pana ministra, czy możecie w końcu przedstawić mieszkańcom Łodzi uaktualniony harmonogram inwestycji, dlatego że mieszkańcy tego oczekują. Kiedy ruszy tarcza? Czy faktycznie jest tak, że ruszy i zatrzyma się

po 100 m, dlatego że dalej nie macie państwo uzgodnień? Czy są uzgodnienia, a jeżeli są, czy są na piśmie, czy są podpisane, a nie tylko słowne, tak jak słyszeliśmy przez ostatnie tygodnie i miesiące? Co z kamienicami? Czy podjęliście państwo decyzję? Czy na piśmie jest złożony któryś z wariantów wzmocnienia bądź wyburzenia kamienic na trasie tunelu? Kiedy ruszacie? To jest to pytanie. A więc pytam o harmonogram, pytam o najważniejsze decyzje dotyczące wyburzeń bądź też wzmocnień, pytam także o waloryzację. Czy 35 mln zł, jak rozumiem, podpisane wczoraj wieczorem, to jest wszystko, co państwo podpisaliście czy też w najbliższym czasie myślicie o tym, żeby zwiększyć finansowanie, urealnić je? Czy będą to tylko i wyłącznie pieniądze, które starczą na parę tygodni?

Przypomnę, że główna tarcza, która ma iść pod miastem, stoi od 16 miesięcy, a uzgodnienia trwają trzy lata. Nikogo nie muszę przekonywać, że nie tak powinna wyglądać inwestycja. Zapraszam do miasta Łodzi, żebyście państwo zobaczyli chaos, z jakim mamy do czynienia. Gdyby tarcza ruszyła, to dzisiaj już dawno można by było oddawać przystanek Łódź Polesie, a nie można, dlatego że tarcza jest właśnie na tym przystanku i nie może ruszyć z miejsca, ponieważ brakuje pieniędzy i brakuje uzgodnień. Uzgodnienia można by było zrobić bez pieniędzy, ale nie były poczynione przez ten czas. A więc jest krótkie i konkretne pytanie o pieniądze i o harmonogram.

Tworzyliście państwo punkt informacyjny na Łodzi Fabrycznej. Miesięcznie korzysta z niego około 35 osób, czyli jedna osoba dziennie. Jak pytałem mieszkańców ul. Mielczarskiego, dlaczego nie korzystają, powiedzieli, że raz byli i niczego się nie dowiedzieli. Dalej nie wiedzą, co mają robić. Jest to pierwsza ulica, są to kamienice, w których mieszkają ludzie, którzy mają się wynieść na czas drążenia tunelu. Pytania są konkretne. Naprawdę nie wyjdziemy z tej sali, jeżeli nie usłyszymy, co dalej, kiedy państwo ruszacie, jak będzie wyglądał harmonogram w najbliższych tygodniach i miesiącach, żeby ludzie wiedzieli, kiedy tarcza w końcu dojdzie do dworca Łódź Fabryczna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Jeżeli pan przewodniczący, Wysoka Komisja pozwoli, konkretne, techniczne rzeczy związane z harmonogramem przedstawią wspólnie zamawiający i wykonawca, dlatego że działają w ramach inwestycji.

Jeżeli mogę odnieść się w słowie wstępnym, chciałbym wskazać, że oczywiście zaprzeczam, jakoby jakiekolwiek działania w ramach inwestycji prowadzonej w Łodzi były opatrzone desygnatem kampanijnym. Takie stwierdzenie jest niekoniecznie trafne, natomiast gdybym chciał się wpisać w tę retorykę, to odpowiedziałbym, że temat posiedzenia Komisji nie został omówiony do końca. To on jest kampanijny, dlatego że dotyczy zagrożenia bezpieczeństwa mieszkańców i funkcjonowania transportu zbiorowego. W słowie wstępnym nie padło o tym słowo. Domniemywamy, że dotyczy to sytuacji, która miała związek z wyciekiem bentonitu, a która wydarzyła się na początku lipca. Powiemy o tym, jak również powiemy o kwestiach zabezpieczeń. Jak się uda, to może pokażemy Wysokiej Komisji również pewne wizualizacje filmowe, żebyście państwo wszyscy mieli lepszy...

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Wizualizacje chyba otrzymaliśmy pocztą.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, ale chętnie bym je wyświetlił, ponieważ nie wszyscy na sali są posłami.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie przewodniczący, mam tylko jedną prośbę, ponieważ ostatnio na posiedzeniu Komisji mieliśmy taką sytuację, że...

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nikomu nie przerywałem.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Mam tylko jedną prośbę, panie przewodniczący, dlatego że ostatnio zabrakło czasu na odpowiadanie przez ministrów.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Nie wypuszczę nikogo z tej sali, dopóki nie dostaniemy odpowiedzi.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Pan minister obiecał każdemu posłowi odpowiedź na pytania na piśmie. Do dzisiaj ich nie dostaliśmy.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Przejdziemy do tego.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Jak to zrobicie? Drugi raz słyszę, że nie wypuścicie kogoś z sali.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Przejdziemy do tego. Panie ministrze, proszę kontynuować.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Bywam tam w przeciwieństwie do pana.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

W Łodzi pan był? Kiedy? Może w Świnoujściu?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Poczekamy.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Byłem wielokrotnie. Pani poseł nigdy nie widziałem.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Dlaczego tarcza nie pracuje od 16 miesięcy?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie pośle.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Od 12. Kłamie pan już na samym początku.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Proszę, panie ministrze. Zachowajmy porządek rzeczy. Pan minister ma głos.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Jeżeli państwo pozwolicie, to teraz coś powiem. Może się to nie spodoba albo się spodoba. Zobaczymy.

Techniczna robota zawsze wymaga precyzji. Jasno można powiedzieć, że tarcza stoi 12 miesięcy, a nie 16 miesięcy, że zaliczka wynosi 159 mln zł, a nie 170 mln zł, ale to są detale, szczegóły, chociaż oczywiście świadczą one o tym, czy ktoś zajmuje się tematem bardzo poważnie czy tylko w ramach tematu zagrożenia bezpieczeństwa mieszkańców, którego na budowie nie ma, nie było i nie będzie, dlatego że staramy się o to. Wszystkie czynności są podejmowane po to, żeby właśnie w maksymalny sposób unikać zagrożenia, zgodnie z najlepszą wiedzą inżynierską osób, które realizują kontrakt, dlatego że jest to robota inżynierska. Jest to pierwsza rzecz, do której chciałem się odnieść.

Bardzo proszę, żeby nie używać takiej argumentacji w przestrzeni publicznej, ponieważ jest to właśnie typowa argumentacja na początek sierpnia. Tak bym to ujął. W ramach działań będziemy podejmowali wszystkie możliwe czynności, żeby zapewnić bezpieczeństwo mieszkańców. Jest to priorytet przy tej budowie. Nie ma co do tego najmniejszych wątpliwości.

Jeżeli chodzi o słowo wstępne, to tyle. Teraz proszę pana prezesa Brescha, pana dyrektora, pana prezesa Serżysko o to, żeby szczegółowo inżyniersko omówili kwestie, które mamy przygotowane. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Dzień dobry. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, oprócz tego, co powiedział pan minister, że priorytetem jest dla nas zachowanie bezpieczeństwa. Do tej pory pomimo zdarzeń, które były nagłaśniane medialnie, nie było takiego zagrożenia i bardzo ważne jest też dla nas zapewnienie bezpieczeństwa mienia.

Tak jak już wielokrotnie informowaliśmy na kolejnych posiedzeniach Komisjach, podjęliśmy decyzję o wzmacnianiu kamienic. Żadna kamienica, która nie koliduje z inwestycją, nie będzie przez nas rozbierana. Podjęliśmy decyzję jest to sformalizowane z wykonawcą – w sprawie wzmocnienia gruntu tak, żeby nie doprowadzić do naruszeń konstrukcyjnych i ewentualnego zagrożenia bezpieczeństwa dla mienia i dla ludzi zamieszkujących kamienice, które są w fatalnym stanie technicznym. Jest to informacja nie nowa, tylko przekazywana po raz kolejny.

W związku z tym, że technologia, która jest stosowana, jest technologią bardzo kosztowną, podjęliśmy wraz z wykonawcą również decyzję o tym, że pierwszy odcinek 100 m, o którym pan poseł przed chwilą wspominał, będzie dla nas trochę odcinkiem doświadczalnym, żeby znaleźć dobre rozwiązanie techniczne, które nie będzie rozwiązaniem przewymiarowanym, żebyśmy nie przepłacili. Pamiętajmy, że dysponujemy pieniędzmi publicznymi. Nie możemy doprowadzić do przewymiarowania rozwiązań. Działania związane ze wzmocnieniem gruntu pod pierwszym odcinkiem powodują, że w ostatnich miesiącach nie mogliśmy jeszcze rozpocząć drążenia dużą tarczą, która stoi od roku, a nie od 16 miesięcy. Skończyła drążenie w czerwcu zeszłego roku. Od tego czasu szukaliśmy rozwiązania technicznego, które w tej chwili jest realizowane. Jeżeli można byłoby poprosić o włączenie filmu, na którym pokazane są szachty, żebyście państwo wiedzieli, o jakiej skali prac mówimy, to byłoby to bardzo pomocne. Nie mówimy o drobnych pracach betoniarskich, tylko o olbrzymim wykopie o średnicy kilkunastu metrów, który umożliwia nam wprowadzanie betonu pod kamienice tak, żeby je utrzymać. Ulice, o których mówił pan poseł, są to ulice, na których są prowadzone prace. Mieszkańcy są poinformowani o tym, w jakim terminie tarcza wznowi wiercenie i w jakim terminie zostaną relokowani do hoteli. Termin rozpoczęcia pracy dużej tarczy to około 15 sierpnia. Wtedy będziemy gotowi do bezpiecznego przeprowadzenia jej pod pierwszymi budynkami. Doświadczenia z pierwszego odcinka pozwolą nam na zoptymalizowanie rozwiązań na kolejnych odcinkach. Stąd jest mowa o ponad 100 m pierwszego odcinka. Nie ma to żadnego związku z państwa działalnością polityczną. Jest to czysta technika, która będzie decydowała o doborze kolejnych rozwiązań technicznych.

Tak jak pan minister wspomniał, na początku lipca mieliśmy wydarzenie związane z wypłynięciem piany na torowisko tramwajowe na al. Włókniarzy, co też potwierdza, że prace na budowie są prowadzone. Było to związane bezpośrednio z drążeniem tunelu przez małą tarczę, która przechodziła pod al. Włókniarzy. W związku z tym, że natrafiliśmy na niezidentyfikowane wcześniej studnie, nastąpił wyciek na zewnątrz mieszanki, która jest wtłaczana pod ciśnieniem pod ziemię, co spowodowało zanieczyszczenie torowiska, ale nie wpływało na bezpieczeństwo prowadzenia budowy i bezpieczeństwo osób, które były na powierzchni ziemi. Oczywiście związku z tym, że było to zdarzenie nieprzewidziane, w pierwszej kolejności zostały wstrzymane prace tak, żeby określić, czy jest zagrożenie czy nie ma. W momencie, gdy stwierdziliśmy, że jest to tylko kwestia estetyki oraz posprzątania tego, co zostało stwierdzone na powierzchni ziemi, ruch tramwajowy został przywrócony po czterech dniach. Organizacja ruchu kołowego, czyli samochodowego była zrealizowana zgodnie z uzgodnionym wcześniej z miastem harmonogramem. 15 lipca była możliwość wprowadzenia ruchu samochodowego po obu pasach ruchu w obu kierunkach.

Tak jak mówiłem, mała tarcza pracuje. W tej chwili wierci i układa drugi tunel. W czwartym kwartale planujemy zakończenie prac. Wtedy będzie przerwa technologiczna i kolejne przełożenie, żeby kontynuować prace małą tarczą. Z kolei duża tarcza,

tak jak mówiłem, czeka na dostęp do placu budowy po wzmocnieniu kamienic. Około 15 sierpnia będziemy realizować dalsze prace.

Tutaj warto podkreślić albo przypomnieć, dlatego że mówiłem to co najmniej dwukrotnie na posiedzeniach Komisji, że podjęliśmy decyzję, że wzmacniamy kamienice nawet kosztem wydłużenia czasu realizacji. Były także interpelacje poselskie, gdzie zgłaszaliście państwo obawy o zabezpieczenie interesu mieszkańców. Jednoznacznie odpowiadaliśmy, że priorytetem jest dla nas utrzymanie kamienic bez uszczerbku dla mienia. Tak jak mówiliśmy, mamy uzgodniony harmonogram informowania mieszkańców o relokacjach. Realizujemy to wspólnie z wykonawcą. Oczywiście firmuje to wykonawca, ale przy naszym udziale i z naszym uzgodnieniem. W grudniu 2022 r. mieszkańcy z dużym wyprzedzeniem dostali pierwsze informacje o tym, kto w obrębie pracy jest narażony na niedogodności związane z relokacją. Wtedy też poinformowaliśmy mieszkańców, że z wyprzedzeniem dwóch miesięcy będziemy uszczegóławiać daty. To następuje. Zgodnie z tym, co osoby mają przekazane, na 7-10 dni przed przeniesieniem do hotelu na koszt wykonawcy, są informowane o konkretnych datach. W tej chwili to się dzieje. Będziemy mieli pierwszą tego typu sytuację w związku z podjęciem pracy przez dużą tarczę w połowie przyszłego miesiąca.

Temat waloryzacji. Nie wiem, skąd pan poseł ma tak szczegółowe informacje. Ciekawe, jak wygląda ich obieg. Nie są one precyzyjne. Rzeczywiście kwota mniej więcej potwierdza to, co zostało uzgodnione i podpisane między naszą spółką a wykonawcą, tyle tylko że nie ma pan poseł informacji, że waloryzacja dotyczy jedynie okresu od lutego zeszłego roku do marca tego roku. Oczywiście wspólnie z wykonawcą wiemy, że nie jest to ostateczna kwota waloryzacji. Będziemy waloryzować kolejne roboty, dlatego że, co także trzeba podkreślić, waloryzujemy wykonane roboty, nie waloryzujemy wartości kontraktu do przodu. Wcześniej kwoty waloryzacyjne też były wypłacane na podstawie dotychczas obowiązujących klauzul waloryzacyjnych. Było to prawie 12 mln zł. Kolejna transza będzie wynosiła 31,5 mln zł. Będziemy kontynuować rozmowy w zakresie dalszego zabezpieczenia od strony finansowej uzasadnionego wzrostu kosztów realizacji.

Nie jest także prawdą, co pan poseł powiedział, że zakres realizacji jest poniżej 50%. Zaawansowanie rzeczowe mamy na poziomie 60%. Kontrakt mamy rozszerzony również o budowę dodatkowego przystanku na Kozinach. Prace są prowadzone przez wykonawcę.

Patrzę, czy są jakieś rzeczy, które wymagałyby uzupełnienia, ale myślę, że mniej więcej odniosłem się do tematów, które były poruszone.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Proszę, żeby jeszcze pan prezes stwierdził, czy gdyby duża tarcza pracowała, to można by było udostępnić przystanek Polesie.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Oczywiście nie można udostępnić fragmentu inwestycji.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Czy można by było to skończyć?

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Nie można by było skończyć przystanku Polesie.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Dlaczego?

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Dlaczego? Nie bylibyśmy w stanie wykonać urządzeń zabezpieczających przeciwpożarowych, dlatego że jest to kompleksowe rozwiązanie dla całego odcinka, który będziemy realizować. Jest to jeden z tych elementów, o których rozmawialiśmy przy okazji koordynacji naszej inwestycji z koleją dużych prędkości realizowaną przez CPK. Podjęliśmy decyzję o wspólnej budowie komory przy Łodzi Fabrycznej także ze względu na to, że musimy uspójnić rozwiązania związane z ochroną przeciwpożarową całego kompleksowego rozwiązania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Pan dyrektor.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Pan dyrektor będzie uzupełniał?

Dyrektor projektu w Biurze Inwestycji PKP SA Łukasz Ołdak:

Myślę, szanowni państwo, że pan prezes dosyć szczegółowo opisał całą technologię zabezpieczenia tych pierwszych 106 m, które teraz są odcinkiem testowym.

Planujemy wznowić drążenie dużą maszyną w połowie miesiąca, kiedy wstępne, pierwsze prace przy budynkach zostaną zakończone. Technologia wymaga tego, że najpierw grunt jest przygotowywany i sprężany przez beton, a później w trakcie przebiegu maszyny jest na bieżąco monitorowany i ten beton jest uzupełniany. Później do trzech miesięcy po przejściu maszyny beton dalej jest tam utrzymywany. Jak będzie potrzeba, będzie dopompowywany. Jest to pierwszy projekt, który w ten sposób będzie realizowany w Polsce. A więc wyzwanie techniczne przed nami jako wykonawcami, przed zamawiającym, który jest właścicielem projektu i przed mieszkańcami jest bardzo duże. Planujemy start i zatrzymanie po 106 m. Sam przebieg maszyny na odcinku 106 m planujemy w okresie od 10 do 14 dni. Więcej czasu nie jest nam potrzebne, dlatego że jest to tylko 106 m. Dalej rzeczywiście, tak jak pan poseł wspomniał, jest 1600 m, o których musimy rozmawiać i podejmować decyzje. Rozumiem, że są one do podjęcia i wykonania po tym pierwszym odcinku testowym, który właśnie kończy się.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Czy mogę jeszcze jedno zdanie w tej sekwencji?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Padło też stwierdzenie, że jak można było wejść na budowę, kiedy wszystko nie jest przygotowane.

Zwracam uwagę, że jest to budowa w trybie projektuj i buduj, a to oznacza, że wymaga właśnie czynności projektowych a jednocześnie realizacyjnych. Wiele z tych rzeczy dzieje się równolegle i nakłada się na siebie. Na dodatek jest prowadzona w bardzo trudnym terenie i jest prowadzona w niezwykle wrażliwej materii. Jak słyszymy, a co przecież państwo wszyscy wiecie od samego początku, jest także wysoko zaawansowana technologicznie. Można powiedzieć, że na polskiej kolei jest to praktycznie pierwsze tak duże, tego typu wyzwanie, a więc oczywiście też zbieramy w tym zakresie doświadczenia. Będziemy z nich korzystać przy okazji tego typu inwestycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Dyrektor projektu w Biurze Inwestycji PKP SA Łukasz Ołdak:

Panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Jeszcze pan dyrektor, bardzo proszę.

Dyrektor projektu w Biurze Inwestycji PKP SA Łukasz Ołdak:

Jeszcze uzupełnię, że dla zobrazowania samej wielkości wstępnego przygotowania projektu dostaliście państwo wizualizację. Szacht, o którym mówimy, studnia, która jest zlokalizowana przed budynkami, z której prowadzimy prace betonowe, ma szerokość mniej więcej tego pomieszczenia. Jest to 12 m na 7-8 m głębokości. W ścisłej zabudo-

wie miasta jest to bardzo skomplikowane do wykonania, a później też do usunięcia. Jest to obiekt tymczasowy.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Będzie kilkanaście takich szachtów.

Dyrektor projektu w Biurze Inwestycji PKP SA Łukasz Ołdak:

Tak, do samego dworca Łódź Fabryczne planujemy, że będzie minimum 18 takich miejsc, 18 takich studni, które musimy wykonać w ścisłej zabudowie, musimy uzgodnić to z miastem, uzgodnić to z właścicielami podwórek, uzgodnić to z gestorami sieci. Jeżeli chodzi o wszystkie przekładki, kolizje z infrastrukturą telefoniczną, internetową, gazową, wodną, kanalizacyjną, czasowo muszą zostać usunięte, a później przywrócone, a więc projekt jest bardzo wymagający, wymaga dużo nakładów czasowych oraz dużych nakładów finansowych.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Otwieram dyskusję. Widziałem zgłoszenie pana posła Jońskiego. Bardzo proszę.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Słyszę, że panowie macie jakąś prezentację. Może w końcu byście wyświetlili harmonogram. Chcielibyśmy jako mieszkańcy Łodzi...

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Chyba dzisiaj nie mamy możliwości technicznych.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze. Panie przewodniczący, ostatnio zostaliśmy wprowadzeni w błąd. Wszyscy posłowie pytali, zostało mało czasu, więc dostaliśmy informację od pana ministra, że dostaniemy odpowiedzi na piśmie, ale nikt z nas nie dostał odpowiedzi. Wobec tego nie chciałbym, żebyśmy dzisiaj wyszli z sali bez harmonogramu.

Rozumiem, że uaktualniony harmonogram już jest. Wiemy, że około 15 sierpnia tarcza ruszy testowo na odcinku 100 m, a później dopiero pod głębokim centrum miasta. Nie usłyszałem, kiedy to ma się wydarzyć. Jak słyszę o przestojach technologicznych, to czy jest to 12 miesięcy od czerwca czy 13 miesięcy, nie chcę się już kłócić o miesiąc. Jednak, kiedy tarcza stoi rok, to jest to dość długo. Panie wicepremierze, wydawało mi się, że pan wykorzysta funkcję i to, że jest pan z Łodzi, oraz że zrobi pan wszystko, żeby znaleźć środki finansowe na waloryzację, mówię do pana premiera Glińskiego, żeby faktycznie skończyć inwestycję, a nie żeby kolejne firmy bankrutowały i żebyśmy czekali na to, żeby tarcza w końcu została uruchomiona. Wiemy doskonale, że powody są dwa. Jest to brak urealnienia finansowego i brak uzgodnień dotyczących wzmocnienia bądź wyburzenia.

Wracam do dwóch pytań. Może pan prezes w takim razie odpowie. Harmonogram. Czy możemy zobaczyć harmonogram? Po drugie, czy państwo podpisaliście porozumienie, o czym pan mówił, dotyczące wzmocnienia kamienic? Czy wykonawca dostał od państwa na piśmie czy tylko słownie to, że ma wzmacniać a nie wyburzać? Dyskusja, jak ma iść tarcza, trwa już trzy lata. Czy ma iść i macie wyburzać, czy macie wzmacniać? Już dwa razy mówił pan, że podjęliście decyzję, że wzmacniamy. OK, w porządku, dobrze, że ktoś podjął taką decyzję, tylko czy wykonawca wie o tym, czy jest to na piśmie, czy jeszcze państwo tego nie wysłaliście i dalej będzie czekał aż podejmiecie decyzję. Cały czas słyszymy, że jest spór w tej sprawie. A więc może zacznijmy od harmonogramu. Panie ministrze Grabarczyk, pan doskonale wie, jak się buduje. Bez harmonogramu chyba się nie da.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję za pytania. Proszę o odpowiedzi. Pan prezes, bardzo proszę.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Dyskusja na temat wzmacniania kamienic trwa tylko w ramach posiedzenia Komisji. Jedynie pan poseł ma wątpliwości co do wzmacniania, my nie mamy wątpliwości, wyko-

nawca też nie ma wątpliwości. Mówimy tylko, że chcemy znaleźć optymalne rozwiązanie techniczne dla wzmocnienia.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, trzy lata mówicie, że chcecie…

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Szczerze mówiąc, nie znam formuły, że sobie przerywamy. Czy akceptujemy ją?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Ja też. Proszę kontynuować.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Jedyną osobą, która interesuje się projektem i ma co do tego wątpliwości, jest pan poseł Joński.

Wykonawca przed chwilą potwierdził, że wzmacniamy kamienice. Jest zobowiązany kontraktem do wzmocnienia, do znalezienia rozwiązania. Oczywiście zdajemy sobie sprawę, że skala wzmocnień była nie do przewidzenia na etapie przygotowywania oferty. Stąd nasza otwartość na rozmowy na temat dodatkowych kosztów po stronie wykonawcy.

Oczywiście dysponujemy harmonogramem. Jest on obarczony kilkoma ryzykami, które są związane z wybraniem precyzyjnego rozwiązania związanego ze wzmocnieniami. To, co jest w tej chwili na pierwszym etapie realizacji, zostało państwu przekazane. 15 sierpnia wznawiamy drążenie dużą tarczą. Jeżeli jest potrzeba dotarcia do dokumentów kontraktowych, możemy udostępnić harmonogram, nad którym pracujemy. Przecież państwo też macie możliwość dotarcia do tych informacji. Nie są to informacje, które nie mogą być udostępnione w trybie informacji publicznej. W ostatnim czasie podpisaliśmy aneks, który zakłada ukończenie prac związanych z budową tunelu na koniec roku 2024. Wtedy będziemy wyposażać go w instalacje przeciwpożarowe. Nie wiem, o jakiej szczegółowości harmonogramu Wysoka Komisja rozmawia. Czy ma to być harmonogram rozbity do poszczególnych elementów zbrojarskich? Chyba mówimy o ramowym harmonogramie. Kolejny raz jest on tutaj państwu przedstawiany. Słucham?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Teraz to już pan prezes zmienia formułę. Pytanie, odpowiedź. Za chwilę będą dodatkowe pytania. Rozumiem, że pan prezes zakończył.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Tak, skończyłem.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę. Pan premier Piotr Gliński ma głos.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mocno apeluję o zdrowy rozsądek i niewykorzystywanie wszystkiego w walce politycznej, w kampanii politycznej, panie pośle Joński. Czy pan do mnie ma jakąś uwagę? Dostałem głos od pana przewodniczącego, pan go nie otrzymał.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Proszę go wykorzystać.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Tak jest. Dlatego apeluję o niewykorzystywanie kwestii bardzo ważnej inwestycji wszyscy się co do tego zgodzimy bardzo trudnej inwestycji.

Trudnej do tego stopnia, że nawet ostatnio słyszałem, że jakieś zagraniczne fora wybrały tę inwestycję jako jeden z trzech przykładów inwestycji tunelowej na świecie, które są interesujące z techniczno-technologicznego punktu widzenia. Chyba się nie mylę, że coś takiego było. W związku z tym trzeba mieć szacunek dla tych, którzy prowadzą inwestycję. Może w przeciwieństwie do innych osób, interesuję się tą inwestycją od samego początku, interesuję się także na miejscu, ponieważ często bywam, często dzwonię, kontaktuję się ze wszystkimi stronami. Apelował pan do mnie o to, żeby wal-

czyć o pieniądze dla inwestycji. Myślę, że wszyscy panowie, którzy tam siedzą, w każdym razie główni gracze mogą potwierdzić, że o to też walczymy. Jest to bardzo trudny kontrakt. Upadek pierwszego głównego wykonawcy nie był związany z tym, co sugerował pan Joński, czyli z brakiem rekompensat za wzrost kosztów, dlatego że wtedy jeszcze nie mieliśmy takiej inflacji.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Nie mówiłem o tym.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Wtedy nie mieliśmy sytuacji dwóch lat pandemii i wojny na Ukrainie, którą rozpętała Federacja Rosyjska, niestety, w związku z tym, że została do tego zachęcona między innymi nieodpowiedzialnymi decyzjami politycznymi nie naszych, ale waszych partnerów politycznych w Europie. Konsekwencje tego wszyscy odczuwamy.

Bardzo proszę także o nieopowiadanie nieprawdziwych informacji. Nie wiem, czy to są kłamstwa czy to są nieprawdziwe informacje. Jest to brak kompetencji. Podstawowa sprawa. Tarcza, jak panowie powiedzieli, stoi 12,5 miesiąca, a nie 16 miesięcy. Dwukrotnie powiedział pan, że 16 miesięcy.

Poseł Dariusz Joński (KO):

A pan dwukrotnie, że 12 miesięcy.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Dwukrotnie powiedział pan...

Poseł Dariusz Joński (KO):

Od czerwca to jest 13 miesięcy.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Rany boskie, to pan skłamał, tak jak pan to robi w swoich działaniach politycznych praktycznie codziennie, mówiąc o 16 miesiącach.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie premierze.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, dopuścił pan do tego, żeby w tytule dzisiejszego porządku napisać o zagrożeniu bezpieczeństwa. Panie przewodniczący, po co to robicie? Nie ma żadnego zagrożenia bezpieczeństwa. Między innymi dlatego są opóźnienia na budowie.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Tytuł odzwierciedla wniosek wnioskodawców.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Dobrze, przepraszam. Nie miał pan możliwości zmiany. To pan Joński oczywiście wprowadza kwestie, które...

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Wszyscy wnioskodawcy, którzy podpisali wniosek.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Wobec tego wszyscy wprowadzają w błąd, ponieważ nie ma kwestii zagrożenia bezpieczeństwa. Oczywiście w kampanii można o tym mówić. Robicie to od wielu lat, natomiast między innymi dlatego są opóźnienia.

Chcielibyśmy, żeby było szybciej, ale przede wszystkim ze względów technicznych nie można szybciej realizować projektu. Tak to wygląda, ponieważ jest to szalenie trudny projekt. Jak zawsze przy takich projektach, są sytuacje nieprzewidywalne. Zawsze są sytuacje nieprzewidywalne, tak jak i w górnictwie są nieprzewidywalne sytuacje. Zawsze jest margines błędu. Powinniśmy mieć, wobec tego szacunek. Potwierdza to przykład drobnego, ale jednak spektakularnego wydarzenia. Mówię o tym, co się stało na trasie

małej tarczy. Był wypływ, ponieważ była studnia. Nikt tego nie wiedział. Przecież jakieś zmiany struktury geologicznej często są nieprzewidywalne mimo wszystkich badań, itd.

Chciałbym także powiedzieć, że na bieżąco, cały czas monitorujemy inwestycję. Nie wiem, kiedy dzwoniłem do pana prezesa w tej sprawie, kiedy dzwoniłem do pana ministra. Dzisiaj rozmawiałem także z panem ministrem Adamczykiem. Chcielibyśmy, żeby można było to zrobić szybciej. Apeluję także, żeby szybciej uzgadniać aneksy dotyczące rekompensat, dlatego że są należne inwestorowi z uwagi na zmianę sytuacji na rynku i zmianę zakresu robót, na przykład związanych z kwestią zabezpieczeń, natomiast musimy chyba z szacunkiem podejść do tego, co obie strony przyjęły, że mamy testowy odcinek, który powie nam, jak dalej zabezpieczać, czy musimy robić zabezpieczania tzw. przeskalowane czy też można to robić w innym obszarze. Jest to logiczne. Przyjmuję ten argument.

Jednocześnie, jeżeli już państwo chcecie, użyję tego określenia, że cały czas cisnę inwestora. Pan minister nieprzypadkowo się uśmiecha, dlatego że czasami nawet w weekend go złapię. Tak jest. Jest to nasz obowiązek jako posłów łódzkich, żeby wspierać wspaniałą, piękną inwestycję, która jak państwo wiecie, przez państwa nie była realizowana. Zbudowaliście bardzo piękny dworzec. Faktycznie jest imponujący, tylko że jak wszyscy wiemy, nie jest wykorzystywany, dlatego że nie ma drugiej części inwestycji. Robimy drugą część inwestycji. Pustki są głównie dlatego, że nie było drugiej części inwestycji. Summa summarum zrobimy to.

Był jeden argument, o którym się nie mówi, a który był podniesiony, ale do którego także trzeba podejść z szacunkiem. Kamienice łódzkie są w absolutnie fatalnym stanie technicznym. Nie jestem w stanie zrzucić od razu odpowiedzialności na miasto rządzone od kilkunastu lat przez Platformę Obywatelską, że jest to wina miasta, samorządów. Brak rewitalizacji centrów miast w Polsce to bardziej złożona kwestia. Przygotowaliśmy pewne rozwiązania w tej kwestii. Mam nadzieję, że po wyborach będą one możliwe do realizacji, oczywiście pod warunkiem, że dalej będziemy mieli mandat do prowadzenia tych spraw, w co oczywiście wierzę, dlatego że nikt inny tego nie rozwiąże. Rewitalizacja miast. Jeżeli chodzi o Łódź, rząd przeznaczyłby 2 mld zł albo pewnie i więcej, gdyby było EXPO. Jak wiemy, EXPO nie było, ale nie będę kontynuował tego zdania, dlatego że faktycznie mógłbym przenieść to już na poziom czysto polityczny, a myślę, że warto... Niech się pan się nie odzywa, panie Joński. Jak chce pan rozgrywać tę sprawę tak jak ostatnią sprawę jakichś głupstw, które pan opowiadał o mieszkaniach, które są budowane dla działaczy partyjnych...

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie premierze, trzymajmy się tematu.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Właśnie trzymajmy się tematu. Właśnie trzymam się tematu. Mam przed sobą tytuł wywiadu w Gazecie Wyborczej, którego udzielił, a być może inspirował pan Joński, który odnosi się do tej drugiej sprawy. Jest to świeża sprawa, gdzie publicznie opowiadał pan głupstwa.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie premierze.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Niech pan nie robi tego w tej bardzo poważnej sprawie, dlatego że inwestycja jest i potrzebna, i jest realizowana w trudnych okolicznościach także finansowo-ekonomicznych, ponieważ cały świat inwestycyjny zmienił się w ostatnich latach, ale jest realizowana. Poza wszystkim chyba warto wspomnieć, że mała tarcza idzie zgodnie z planem. O tym w ogóle się nie mówi. To także jest dowód na to, że inwestycja jest realizowana. Jak rozumiem, kwestie uzgodnień, aneksów rekompensacyjnych były tu przedstawione. Dobrze, że posłowie pracują. Wczoraj zostały podpisane pewne porozumienia. Rozumiem, że będą także następne wraz z wykonywaniem robót. To tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Joński jeszcze ad vocem. Trzymajmy się takiej formuły. Nie przerywajmy sobie wypowiedzi.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Pan minister Gliński próbuje mnie sprowokować. Nie jest to posiedzenie Komisja na temat budynku Transportowego Dozoru Technicznego. Moglibyśmy godzinami o tym mówić, niemniej ten budynek potrafiliście zbudować w trzy lata. W budynku od II do VI piętra są biura, a od VII do XV piętra mieszkania i apartamenty. Całe posiedzenie Komisji moglibyśmy poświęcić temu być może poświęcimy – co się tam działo przez trzy lata.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, jak ktoś kłamie, powtarza kłamstwa, to można interweniować.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę powiedzieć, gdzie.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Nie ma tam żadnych mieszkań. Są pokoje hotelowe jak w wielu innych centrach konferencyjnych.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Pokoje po 100 metrów, dokładnie po 88 metrów. Dwupoziomowe, fitness, sauna, itd., ale nie sprowokuje mnie pan.

Jednak wracam do mojego poprzedniego pytania odnośnie do harmonogramu terminowego. Naprawdę po opóźnieniach, które już były, słyszymy, że duża tarcza już ma ruszyć pod ścisłym centrum miasta ciężko przejść do inwestycji bez jakiegokolwiek harmonogramu. Nie mówię o harmonogramie rzeczowym, o tym, ile ma być tam czego wylane, ile cementu, dlatego że nie o to chodzi ludziom. Ludziom chodzi przede wszystkim o harmonogram terminowy, żebyśmy wiedzieli, na czym stoimy. Opowiadanie mieszkańcom Łodzi, że tunel zostanie skończony w przyszłym roku, jest takim samym kłamstwem, jakie słyszeliśmy na początku roku, że za chwilę tarcza zostanie uruchomia. Co się stało, to wszyscy widzieliśmy. Naprawdę proszę jeszcze raz pana prezesa, żeby przekazał harmonogram terminowy. Naprawdę już wiele nie oczekujemy, ale to powinniście zrobić. A więc mam nadzieję, że pan prezes dzisiaj to zrobi. Rozumiem, że jest do tego przygotowany. Zresztą była taka prośba na poprzednim posiedzeniu Komisji. Jest pytanie, panie ministrze, dlaczego pan nie odpowiedział na żadne pytanie na piśmie, chociaż obiecywał pan. Pytałem nie tylko ja, ale pytało bodajże pięciu posłów. Powiedział pan, że każdy z nas dostanie odpowiedź na piśmie po posiedzeniu Komisji.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Padły pytania. Proszę o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Mogę ja?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Tak, oczywiście. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Mam wrażenie, że być może nie zrozumieliśmy się, ale jeżeli tak, to oczywiście przepraszam. Odpowiedzi na pytania, które rozumiałem jak najlepiej, dotyczące również tematów łódzkich udzieliłem 26 czerwca br. Jest tam napisane, że mała tarcza Faustyna 15 czerwca br. wznowiła drążenie z przystanku Łódź Koziny w kierunku stacji Łódź Żabieniec; 21 czerwca nastąpiło zamknięcie wschodniej jezdni al. Włókniarzy, a następnie po otwarciu wschodniej jezdni zamknięcie jezdni zachodniej. Ruch tramwajowy będzie odbywał się po obu torach. Przejście TBM pod al. Włókniarzy zajmie około trzech tygodni.

Drugi akapit. Wznowienie drążenia dużą tarczą TBM Katarzyna będzie możliwe po zakończeniu wzmocnienia gruntu pod kamienicami przy ul. Mielczarskiego 23, 25, 28/30, co planowane jest w sierpniu 2023 r. Mieszkańcy zostaną poinformowani, powiadomieni o potrzebie relokacji z odpowiednim wyprzedzeniem. Jeżeli państwo rzeczywi-

ście chcecie ramowy harmonogram, proszę określić, jakiej szczegółowości sobie życzycie. Jeżeli nie, to my jeszcze raz zaprezentujemy coś państwu, zobowiązuję się do tego pisemnie. Miejmy nadzieję, że stworzy to podstawę do dalszej debaty, tylko zwracam uwagę, żeby każdy to zrozumiał, że harmonogram ramowy ulega zmianie, może się zmienić ze względu na okoliczności na budowie. Chyba już wszyscy dostrzegają, że okoliczności na budowie potrafią się zmieniać. Jest to pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Ja też nie dam się wplątać w poruszanie tematów ubocznych, niemniej jednak uznałbym, że porównywanie budowy kubaturowej, nawet wysokiej, nawet z garażem podziemnym, do niezwykle skomplikowanej inwestycji liniowej świadczy o tym, że jest to porównanie wyjęte z kapelusza, tak elegancko to nazwę. Raczej można byłoby porównywać ją do innych tego typu inwestycji, a możemy porównać. Możemy porównywać do inwestycji, która nazywa się metro warszawskie, do ostatnich trzech stacji metra, które w tej chwili są budowane w pocie, trudzie i znoju przez Metro Warszawskie, przez firmę Gülermak pod auspicjami Zarządu Transportu Miejskiego i prezydenta Trzaskowskiego. Inwestycja ta także ma swoje niezwykle zbliżone trudności, kłopoty, komplikacje, chociaż jest o wiele prostsza, ponieważ nie przebiega w terenie ścisłej zabudowy miejskiej, tylko trochę bardziej rozluźnionej, że tak to ujmę. Też ma trzy lata opóźnienia. Są kłopoty związane z podpisaniem aneksów waloryzacyjnych. Jest to ustalane. Niestety w przypadku tego typu inwestycji jest to rzecz, która się przydarza na budowie. Jak widać, przydarza się na takich budowach, które są realizowane przez różne podmioty. Rozumiem, że pan poseł powie, że my się na tym nie znamy, nie umiemy, a ja się z tym nie zgodzę. Innych nie będą oceniał. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Adam Gawęda.

Poseł Adam Gawęda (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, chciałbym powiedzieć kilka zdań.

Z uwagi na to, że z wykształcenia jestem górnikiem geologiem, wiem, jak poważnym wyzwaniem jest drążenie wyrobisk, przy czym wyrobiska na odpowiedniej głębokości są wyrobiskami w nieco bardziej zwartej strukturze. Tutaj mamy do czynienia z poważnymi zagrożeniami hydrogeologicznymi. Często towarzyszy temu również brak właściwego rozpoznania technicznego czy projektowego budowli, które w przeszłości były elementem infrastruktury. Drążenie tunelu jest dosyć płytkie. W związku z tym również tutaj często napotykamy na pewne trudności. Zresztą można przytoczyć wielu ekspertów, fachowców z Akademii Górniczo-Hutniczej, dziekana Wydziału Inżynierii Lądowej i Gospodarki Zasobami Akademii Górniczo-Hutniczej, pana profesora Marka Cały czy wielu innych znanych fachowców w tej dziedzinie. Potwierdza to fakt, że przy drążeniu tego typu obiektów, które są bardzo potrzebne, dlatego że pewne elementy wybudowanej infrastruktury kolejowej czy innej w jakiś sposób trzeba połączyć, skomunikować tak, żeby wszystkie te elementy były dobrze wykorzystywane...

Nie chciałbym tutaj wchodzić w jakąś ostrą polemikę, chociaż uważam, że wnioskodawca nie miał na celu właściwego zbadania sprawy drążonego tunelu, ale wykorzystanie tego w celach stricte politycznej kampanii. Przecież gdyby tak było, to wnioskodawca zapytałby również o inne elementy budowane w ostatnich latach, i to nie dwóch, trzech, pięciu czy dziesięciu, ale trzydziestu mam tu na myśli również metro warszawskie, żeby zbadać wszystkie kwestie związane z realizacją tak strategicznych inwestycji na terenie całego kraju. Oczywiście postawienie sprawy w kontekście bezpieczeństwa albo raczej stanu zagrożenia wnioskodawca na to zwrócił uwagę już wskazuje na nie obiektywne, a raczej tendencyjne podejście do tematu.

Natomiast wracając do sedna sprawy, zwróciłbym uwagę, żeby rzeczywiście nie wykorzystywać tego typu elementów. Proszę tylko popatrzeć na naszych sąsiadów, szczególnie z Zachodu Europy, gdzie przy realizacji tak poważnych inwestycji zawsze dochodziło do pewnego porozumienia politycznego, dlatego że przecież tego typu inwestycje najczęściej są realizowane przez wiele lat. Najczęściej bywa tak, że nie zawsze projektodawca z danego ugrupowania politycznego może, mówiąc kolokwialnie, odcinać wstęgę. Trzeba natomiast zwrócić uwagę, że w ostatnich latach tego typu inwestycje o charak-

terze strategicznym, jakby nie popatrzeć, realizujemy z pełną konsekwencją. Jeżeli są poślizgi, to nie wynikają one z tego, że stwarzamy zagrożenie. Właśnie eliminujemy zagrożenie, biorąc pod uwagę również konieczność wydłużenia danej inwestycji. Jest to rzecz, która nas odróżnia od naszych poprzedników. Chcę o tym powiedzieć, dlatego że myślę, że merytoryczna dyskusja na temat konkretnych kwestii jest potrzebna. Nie jest to dobry czas, żeby dzisiaj dokonywać takich ocen, a jeżeli tak, to powinniśmy również dla porównania wziąć zakres i opóźnienia realizacji takich inwestycji jak metro warszawskie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. W zasadzie nie było pytania, tylko głos w dyskusji. Pan poseł Joński, a potem przejdziemy do pełnomocnika pani prezydent oraz wykonawców. Bardzo proszę.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Nie zgadzam się z opinią posła przedmówcy. Jeżeli pan chce, to może pan złożyć wniosek i podyskutować na temat innych inwestycji w Polsce. Ja akurat pochodzę z Łodzi. Gdyby tarcza stała w miejscu dwa, trzy, cztery miesiące, pewnie byśmy nie zwoływali kolejnego posiedzenia Komisji, ale byliśmy zapewniani, że za chwilę ruszy. Stoi tak już 13 miesięcy. Stąd nasze pytania.

Nie usłyszeliśmy, nie usłyszałem jednak harmonogramu. Mam wrażenie, że po prostu harmonogramu nie ma i dopiero jakiś ma być przygotowany. W takim razie mam konkretne pytanie do pana prezesa. Macie ruszyć około 15 sierpnia. Ma być pierwsze 106 m i później ma być przestój. Kiedy po przestoju zamierzacie ruszyć faktycznie pod ścisłym centrum miasta Łodzi? Kiedy zgodnie z waszym planem, harmonogramem zamierzacie ruszyć? Pytam w imieniu mieszkańców, którzy nie mogą doczekać się tej informacji.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Tym razem były pytania. Proszę o odpowiedź.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Przede wszystkim nigdy nie deklarowaliśmy, że tarcza za chwilę ruszy. Pan poseł powiedział, że na posiedzeniach Komisji padały tego typu deklaracje. Nie padały. Zawsze mówiliśmy, że tarcza ruszy po wykonaniu wzmocnień kamienic, które w tej chwili następują.

Tak jak mówiłem, 15 sierpnia pierwszy odcinek będzie przygotowany do prowadzenia prac. Konkretne daty związane ze wznowieniem pracy dużej tarczy po pierwszych 100 m będziemy mogli podać po określeniu technologii wzmocnienia kolejnego etapu pod kamienicami, o którym mówiłem na wstępnie swojej wypowiedzi. Chcemy zoptymalizować rozwiązanie. W wyobraźni można sobie snuć tego typu rozważania, że gdybyśmy przewymiarowali rozwiązania i przepłacili wykonawcy, to pan poseł jako strażnik pieniądza publicznego podniósłby alert, że niepotrzebnie wydajemy pieniądze. W związku z tym wracam do swojego pierwszego wystąpienia.

Po zebraniu doświadczeń z pierwszych 100 m będziemy wiedzieli, w jaki sposób, w jakim zakresie wzmacniamy kolejny odcinek. Wtedy będziemy mogli wskazać konkretne daty rozpoczęcia realizacji prac. Jak powiedział pan minister, przygotujemy ramowy harmonogram. Przedstawimy go państwu. Myślę, że po pierwszym odcinku będziemy gotowi, żeby go uszczegóławiać. Proszę nie wprowadzać niepokoju, gdyż mieszkańcy z odpowiednim wyprzedzeniem zostaną poinformowani o tym, kiedy tarcza będzie pracowała w okolicach ich nieruchomości.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan Maciej Sobieraj. Pełnomocnik pani prezydent Miasta Łodzi.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Dziękuję bardzo. Postaram się nie wybiegać kilkadziesiąt lat czy kilkaset kilometrów od Łodzi. Jest pytanie dotyczące przejścia 106 m. Rozumiem, że jest to podwórko przy ul. Mielczarskiego 28. Kamienice, które są wzmocnione, będą w fazie testowej. Co, jeżeli wzmocnienia, niestety, nie pomogą? Czy mają państwo plan B dla mieszkańców, którzy tam mieszkają? Kamienice mogą pękać lub walić się. Co wtedy? Jeżeli z drugiej strony

technologia okaże się skuteczna, w jakim terminie jest szansa, żeby tarcza zaczęła drążyć dalej? To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Wrócę jeszcze do al. Włókniarzy. Tutaj udało nam się wspólnie dosyć sprawnie opanować awarię, ale będziemy przechodzić pod al. Włókniarzy jeszcze dwa razy. Czy będą państwo wcześniej przeprowadzać jakieś analizy, żeby taka sytuacja się nie powtórzyła?

Druga rzecz. Jeżeli chodzi o aktualne zaawansowanie finansowe i rzeczowe kontraktu, pan prezes powiedział o 60%, natomiast po zliczeniu chociażby długości wydrążonych tuneli w tym momencie, po zliczeniu wszystkich metrów wyszło mi, że wydrążonych tuneli jest 42%. W związku z tym na czym polega 60% zaawansowania rzeczowego? Mamy do wykonania jeszcze w całości trzy stacje, wyposażenie tunelu. Wobec tego wydaje mi się, że zaawansowanie rzeczowe jest na dużo mniejszym poziomie niż 60%.

Następna rzecz to kwestia tego, co nas najbardziej interesuje. Wiemy z grubsza, że prace na stacji Łódź Śródmieście mają trwać dwa lata od momentu ich rozpoczęcia. Tutaj szczególnie chcielibyśmy dostać szczegółowy harmonogram prac oraz szczegółowy harmonogram odtworzenia jezdni, a także torowiska. Dlaczego mówię o szczegółowym harmonogramie? Dlatego że prace miały się zacząć 26 czerwca. W tym momencie mamy informacje z wczoraj, że będzie to 3 września. Termin już któryś raz jest przekładany z różnych powodów. Rozumiem, że są sprawy organizacyjne, finansowe i konstrukcyjne, niemniej jednak istotne jest to, żeby trzymać się pewnego harmonogramu. Jeżeli w tak krótkim okresie opóźniamy się już dwa czy trzy miesiące, to w przeciągu dwóch lat możemy się opóźnić o cały rok.

Bardzo ważne pytanie, czy w pełni jest zabezpieczone finansowanie budowy tej stacji. Rozumiem kwestię klauzul waloryzacyjnych. Nie chcę wchodzić w tajemnice przedsiębiorstwa, ale zakładam, że są klauzule waloryzacyjne rozstrzygające sprawy na przyszłość, tak jak powiedział pan prezes. Czy na tyle mamy zabezpieczone to organizacyjnie i finansowo, że budowa nie zatrzyma się? Oczywiście zakładam, że zawsze może się zatrzymać z powodów technologicznych, geologicznych i innych, natomiast chodzi mi przede wszystkim o sprawy formalne, sprawy organizacyjne, a zwłaszcza sprawy finansowe.

Mam pytanie, czy nadal podtrzymują państwo stanowisko dotyczące niewyburzania innych kamienic niż chociażby przy ul. Mielczarskiego 25. To akurat było wyburzenie przez miasto. Może zatrzymajmy się na ul. Mielczarskiego, gdzie kamienica była wyburzona przez miasto. Natomiast chodzi mi o to, czy podtrzymują państwo, że kamienice nie będą wyburzane, jeżeli technologia oczywiście się sprawdzi.

I ostatnie pytanie, które pojawiło się gdzieś w rozmowach. Może jest trochę poboczne, ale jednak je zadam. Czy rozważają to państwo? Czy były rozmowy na temat przystosowania niektórych obiektów budowlanych do funkcji obronnej, zgodnie z ustawą o podwójnym zastosowaniu niektórych obiektów budowlanych?

Na tę chwilę to wszystkie pytania.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Jeżeli trzeba będzie powtórzyć, oczywiście powtórzę.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Nie zdołałem zakodować wszystkich pytań, dlatego że był to ciąg wypowiedzi.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Dobrze. Mogę po kolei. Nie ma problemu.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Musiałbym improwizować, żeby się odnaleźć.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Spróbujmy jeszcze raz.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Panie prezesie, po kolei.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Hasłowo. I będę się odnosił.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Dobrze, hasłowo. Ul. Mielczarskiego 28. Dochodzicie do tego momentu. Co, jeżeli technologia będzie nieskuteczna, kamienice zaczną pękać bądź trzeba będzie je wyburzyć? Co wtedy z mieszkańcami? A jeżeli technologia będzie skuteczna, w jakim terminie rozpoczną się dalsze drążenia?

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Jak podpowiada mi wykonawca, przyjęliśmy technologię, która została sprawdzona w Londynie i Paryżu przy budowie metra. Zakładamy, że jest adekwatna.

Na ten moment nie widzimy żadnych przesłanek, żeby wątpić w wybrane rozwiązanie. Raczej zakładamy próbę szukania rozwiązania, które być może będzie korzystniejsze finansowo. Tak jak mówiłem, chodzi o to, żebyśmy nie przewymiarowali rozwiązania. Na ten moment nie zakładamy, że będzie negatywny scenariusz. Oczywiście jeżeli byłoby zagrożenie, gdyż cały czas panowie próbujecie wywołać wrażenie, jakoby zagrożenie wisiało nad nami na ten moment nie ma zagrożenia mamy procedury związane z realizacją inwestycji w rygorze Prawa budowlanego. Roboty są realizowane pod nadzorem. Po to relokujemy mieszkańców do hoteli, żeby ewentualne zagrożenie, które mogłoby nastąpić, nie miało wpływu na ich zdrowie czy życie. Będziemy się przyglądali. Zakładamy, że rozwiązanie jest dobre, dlatego że jest to rozwiązanie już sprawdzone przy tego typu inwestycjach.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Panie prezesie, żeby było jasne, to nie jest tak, że chcę wywołać takie wrażenie, tylko chodzi mi o kwestię tego, że mamy tam mieszkańców. Mieszkańcy...

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Właśnie nie będziemy ich mieli.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Miasto na pewno pomoże w tej sprawie.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Myślę, że tak.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Liczę na taką deklarację. Jeżeli wystąpiłby czarny scenariusz, którego my się nie spodziewamy, a który jest tutaj prezentowany jako taki, który jak rozumiem, wszyscy uważamy za najmniej oczekiwany, to, zamawiający, wykonawca wspólnie z władzami samorządowymi będą rozwiązywali te tematy, tak jak zwykle się to robi w tego typu sytuacjach kryzysowych.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Panie ministrze, nie mówię, że taka sytuacja nastąpi, natomiast mamy bardzo trudny teren. Na mniej wymagającym terenie mieliśmy już trzy sytuacje, w których tąpnął grunt. Tak było na parkingu Manufaktury i ogródkach działkowych. Teraz pewne pro-

blemy, oczywiście bez tąpnięcia, są w al. Włókniarzy. A więc to nie jest kwestia tego, że to nie jest niemożliwe. Robicie państwo dużo, żeby tego uniknąć. Ja tylko pytam w imieniu mieszkańców, nie w swoim, gdyż tam nie mieszkam. Pytam w imieniu mieszkańców, co się może zadziać.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Odpowiem. Przykłady, które pan wymienia, nie były związane ze wzmacnianiem gruntu pod kamienicami. Było to robione w ramach zupełnie innej technologii.

Znając Łódź i śledząc doniesienia medialne, obserwowałem informacje na temat uszkodzeń czy zawalenia się kamienicy bez pracy naszej tarczy. A zatem raczej jest to problem ogólnołódzki, a nie związany z naszą pracą. Wręcz prace, które prowadzimy, wzmacniają kamienice i obniżają ryzyko, że w sposób naturalny będą się walić ze względu na swój stan techniczny. Tak jak powiedział pan minister, jeżeli zobaczymy, że są jakiekolwiek ryzyka, będziemy podejmować decyzje. Na ten moment zakładamy, że technologia sprawdziła się już w kilku miejscach w Europie. Jest to technologia kosztowna. Szkoda, że nie możemy wyświetlić filmu, gdyż część z państwa zapewne nie wie, o czym rozmawiamy. Jest olbrzymia, kilkunastometrowa studnia, w której olbrzymimi strzykawkami są wstrzykiwane pod kamienice iniekcje betonowe. Wzmacniają one kamienice. Kamienica, która jest rozbierana, z tego, co ja wiem konsultuję tutaj z wykonawcą jest rozbierana w związku z tym, że jest w kolizji z jakimiś zamierzeniami miejskimi, a nie jest rozbierana w wyniku działalności naszej spółki. Pytanie jest zatem chyba nieadekwatne do przedmiotu posiedzenia Komisji.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Sprostowałem to później, że kamienica jest wyburzana przez miasto, niemniej jednak powtórzę jeszcze raz, że nie pytam się w swoim imieniu, tylko w imieniu mieszkańców, którzy mieszkają na trasie i zadają takie pytania. W związku z tym, jeżeli państwo tutaj tłumaczą, w jaki sposób będzie to wykonywane, rozumiem technologię, tylko pytam, co jeżeli będzie plan B. Czy ludzie zostaną w hotelach czy będą otrzymywali jakieś nowe mieszkania zastępcze? Czy też państwo na tę chwilę jeszcze tego nie przemyśleli i będziemy się nad tym zastanawiać, kiedy sytuacja się pogorszy? Oczywiście miejmy nadzieję, że nie, dlatego że też nie chcemy takich sytuacji.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Zanim się do tego odniosę, poproszę o kolejne pytanie.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Dobrze. Kolejne pytanie dotyczyło al. Włókniarzy. Czy podobne sytuacje mogą wystąpić? W jaki sposób teren zostanie zabezpieczony, żeby kolejne przejście tarczy było bez takich niespodzianek? Bądź też one mogą wystąpić i tutaj państwo nie gwarantują nam, że to się nie stanie?

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Tutaj mógłbym zadać pytanie panu jako gospodarzowi terenu, czy ma pan zinwentaryzowane tego typu zasypane studnie sprzed lat. Wiem, że nie ma odpowiedzi na to pytanie. W związku z tym zakładamy, że tego typu wydarzenia na budowie mogą mieć miejsce. Zresztą przewidywaliśmy możliwość tego typu wyjścia piany na poziom gruntu. Proponowaliśmy zarządcy sieci tramwajowej ułożenie konstrukcji odciążających tak, żeby nie było komplikacji w ruchu tramwajowym. Nie było woli ze strony zarządcy tramwajów łódzkich, żeby coś takiego zrealizować.

Wrócę jeszcze raz i podkreślę, że wydarzenie, które miało miejsce, nie miało znamion zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu tramwajowym, samochodowym, zagrożenia dla pieszych. Było to zdarzenie, które miało przede wszystkim negatywny oddźwięk estetyczny. Wykonawca uporządkował plac budowy. Wcześniej tego typu wyjście piany

na poziom gruntu też miało miejsce w innych miejscach, nie było jednak tak widoczne, jak w miejscu, gdzie odbywa się ruch tramwajowy. Jak państwo widzicie, nie zbagatelizowaliśmy tego tematu, tylko wykonawca od razu przystąpił do prac związanych z ustaleniem przyczyny, z ustaleniem technologii usunięcia tak, żeby był jak najmniejszy wpływ na ruch tramwajowy. Myślę, że cztery dni, które były, był to optymalny termin na usunięcie usterki. Zakładamy, że jeżeli to się powtórzy przy kolejnych przejściach, będziemy musieli reagować w ten sam sposób.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

OK. Nie chcę tutaj poszukiwać, kto jest winny, dlatego że to wykonawca wykonuje prace i powinien wszystko zbadać, w tym kwestie studni czy nie studni. Chodziło mi tylko o to, czy takie sytuacje mogą się powtórzyć, czy mają państwo już jakieś raporty, przemyślenia, co należy zrobić inaczej, żeby zminimalizować takie sytuacje.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Jeżeli można.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Nie można było zrobić tego inaczej. Po to, żeby obrazowo przedstawić państwu sytuację, która miała miejsce, powiem, że w związku z tym, że pod al. Włókniarzy pod ciśnieniem pracowała maszyna, która dla zapewnienia poślizgu ma wypełnienie w postaci piany, piana utrzymałaby się pod ziemią, gdyby nie było starych studni, które wyprowadziły jeden z elementów. Nie można było tego zaczopować, dlatego że piana wydostawała się na poziom gruntu pod dużym ciśnieniem.

Wiedzieliśmy, że odejście maszyny dalej, ułożenie kilku czy kilkunastu kręgów dalej spowoduje obniżenie ciśnienia i w naturalny sposób zaczopowanie ujścia. Gdyby udało nam się zinwentaryzować wszystkie studnie, a nie jesteśmy w stanie tego zrobić, prawdopodobnie bylibyśmy w stanie wymyślić metodę zaradczą przed podjęciem prac. Wiele ze studni, o których rozmawiamy, jest pod infrastrukturą, której nie możemy zdemontować tylko po to, żeby rozpoznać to, co jest czy to pod kamienicami, czy to pod ulicami. W związku z tym jest to obarczone ryzykiem, ale nie jest to ryzyko, które powoduje utratę bezpieczeństwa. Zarządzamy tym. Tak jak powiedziałem, kiedy będziemy przechodzić pod al. Włókniarzy, być może kolejny raz pojawi się tego typu problem, ale nie będzie to problem, który będzie niebezpieczny dla życia czy zdrowia ludzi.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Odniosę się, że studnie były widoczne i naniesione na mapę pod torowiskiem do odwodnienia. Sięgają może 2 m, a nie 7 m. Panie dyrektorze, niestety, studnie są na mapie. Nawet można je sprawdzić na geoportalu.

Doradca zarządu Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów sp. z o.o. Marek Kacprzak:

Można?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę.

Doradca zarządu Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów sp. z o.o. Marek Kacprzak:

Tylko jedno słowo komentarza.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Przepraszam, mówię o tych dwóch studniach.

Doradca zarządu Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów sp. z o.o. Marek Kacprzak:

Nie mówimy o studniach odwodnieniowych torowiska jako takiego, tylko mówimy o przebiciu hydraulicznym, które być może nastąpiło poprzez stare odwierty geologiczne, rozluźniony grunt, itd., itd.

Pewnie możemy tutaj długo dyskutować o inżynierskiej technice wykonywania robót. Myślę, że to jest tak, że wiemy, co mamy robić. Robimy to w sposób bezpieczny. Przeszliśmy przez al. Włókniarzy w sposób bezpieczny. Zostały podjęte interwencyjne roboty, były konstrukcje odciążające tory, ruch tramwajowy został przywrócony, terminowo został przywrócony ruch kołowy na drodze krajowej. W związku z tym myślę, że dyskusja, czy my to potrafimy zrobić czy nie, jest bezcelowa, dlatego że my to potrafimy zrobić. Myślę, że elementem dyskusyjnym jest to, czy mamy na to środki. Jest to klucz zagadnienia, to, jak odnajdujemy się w nowym czasie, w wojennym wzroście cen, itd., itd. Technicznie to wiemy. Wiemy, jak przejść pod kamienicami. Jak mówił pan prezes, właśnie po to wykonujemy wzmocnienia, żeby zatkać ewentualne studnie. Dokonaliśmy kwerendy historycznej z dokumentami jeszcze z czasów zaborów, gdzie studnie są zlokalizowane. Przecież nie było map. Studnie występują w wycenach nieruchomości. Gdzieś są. Nie jesteśmy w stanie tego zrobić. W związku z tym płaszczyznowe zabezpieczenia kamienic, całej infrastruktury miejskiej pozwala, kolokwialnie mówiąc, zatkać wszystkie otwory. Dlatego uważamy, że technologia ta jest bezpieczna. Być może jest ewentualne przewymiarowanie, o którym wspominał pan prezes Bresch. Nie wiemy tego. Zobaczymy, czy technologia będzie adekwatna do bezpiecznego przejścia. To jest cel. Bezpieczeństwo mieszkańców i mienia jest dla nas najważniejsze. Dopiero później jest realizacja, termin kontraktu, itd., itd.

Jeszcze dwa słowa, jak już jestem przy mikrofonie. Nie będę dłużej zawracał głowy. Termin realizacji kontraktu uzależniony jest od możliwości wykonywania szachtów, wielkich otworów na terenie miasta. Przecież wiemy, że sparaliżujemy miasto. Już od roku dyskutujemy z państwem na temat lokalizacji kilkunastu szachtów w dosyć kłopotliwym terenie. Jeżeli hipotetycznie rzecz biorąc, dzisiaj moglibyśmy zacząć wykonywać szachty w miejscach, które wskazujemy, wszystkie inwestycje naraz zakończylibyśmy do końca 2024 r. Jest to słowo wstępu do ramowego harmonogramu. Tak naprawdę harmonogram może powstać, dlatego że mówimy tutaj o odcinku próbnym, doświadczalnym, może to złe słowo, weryfikującym, może to jest lepsze słowo. Dopiero wówczas będziemy mogli dobrać odpowiednią technologię przy współpracy Politechniki Warszawskiej i Politechniki Łódzkiej. Trzeba pamiętać, że jest nadzór naukowy nad naszą pracą. W związku z tym dopiero wówczas będziemy mogli powiedzieć, jaka technologia jest dobrana. Po konsultacji z państwem lokalizacji szachtów, gdzie mogą być, gdzie nie mogą być, po uzgodnieniach z gestorami sieci ewentualnych kolizji i czasowych przekładek sieci ciepłowniczych, które są dosyć newralgicznym elementem w sezonie grzewczym, dopiero wówczas będzie mógł powstać harmonogram prac. Wtedy będziemy mogli powiedzieć, czy skończymy to z jakimś opóźnieniem i jakim.

Natomiast jeszcze raz chcę powiedzieć, że kluczem do zakończenia inwestycji jest sfinansowanie inwestycji.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Jest to oczywiste. Było to jedno z bardzo istotnych pytań. Odniosę się jeszcze do al. Włókniarzy, że liczę na współpracę. Po stronie miasta od samego początku do końca koordynowałem akcję związaną z zatrzymaniem ruchu i wszystkimi pracami, a więc doskonale znam problem, wiem, o co chodzi, natomiast dobrze by było, gdyby taka sytuacja była zminimalizowana. Nie wiem, czy się nie powtórzy, dlatego że tego nigdy nie wiemy, natomiast chodzi o to, żeby była zminimalizowana. Weźmy pod uwagę nasze doświadczenia z poprzedniego miejsca.

Wspomniał pan tutaj o 2024 r., o dostępie do dróg, podwórek, w których można robić szachty. Jest to jeden temat. Wrócę do pytania o harmonogram prac przy stacji Łódź Śródmieście. Wydaje się, że temat ten jest bardziej rozpoznany. Zasadniczo mają państwo dostęp do terenu. Organizacja ruchu i wszystkie rozwiązania komunikacyjne są uzgod-

nione z miastem, natomiast jest kwestia opóźnień wejścia na teren budowy i harmonogramu zakończenia prac. Wiemy ramowo, że mają to być dwa lata, ale czy będą to dwa lata. Co się może zdarzyć po drodze, że termin się wydłuży?

Dyrektor projektu w Biurze Inwestycji PKP SA Łukasz Ołdak:

Odpowiadając na pytanie o harmonogram prac na przystanku Łódź Śródmieście, w tej chwili, na początku września zamykamy skrzyżowanie, jak wspomniał pan dyrektor. Jest to związane z zakończeniem ostatniego etapu wykonywania skorupy, czyli ścian szczelinowych przyszłego przystanku. Musimy cały czas utrzymywać ruch tramwajowy północ-południe. Wobec tego tak musieliśmy zetapować wykonanie, żeby nie trzeba było zamykać linii tramwajowych, co dla nas jest i kłopotliwe techniczne, i kłopotliwe finansowo, ale takie były wymogi inwestora i państwa na etapie przetargu.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Głównie Łodzi.

Dyrektor projektu w Biurze Inwestycji PKP SA Łukasz Ołdak:

Tak, tak. A więc musimy się tego trzymać. Akurat jest to wymóg kontraktowy. Nie kwestionujemy tego, natomiast jeżeli chodzi o samo zakończenie prac, jest to związane z możliwością zejścia dalej.

Wykonamy poziom do minus ośmiu, gdzie spotkamy się z wodą. Teraz musimy odwodnić, a po to, żeby odwodnić, czyli zejść na 20 m głębiej od poziomu minus jeden musimy dojechać tam tunelem. Znowu odwołujemy się do odcinka pomiędzy Polesiem a Śródmieściem. A więc znowu odpowiemy, jak będziemy mieć zamkniętą tę kwestię. Środki przewidziane na zabezpieczenie całego odcinka, następnych 1000 m – jest tam 960 m pomiędzy dwoma przystankami są ustalone pomiędzy wykonawcą a inwestorem. Takie zabezpieczenie jest możliwe do wykonania za taką kwotę. Chodzi o uzgodnienie tego między innymi z państwem i właścicielami podwórek, na które czasami trzeba będzie wejść. Jak wspomniał pan Kacprzak, mamy jeszcze sezon grzewczy i możliwość odłączenia infrastruktury grzewczej. Nie wchodzi to w grę. A więc odpowiedź na to nie jest prosta, jeżeli chodzi o Śródmieście. Mamy świadomość, że jest to kluczowy punkt miasta. Staramy się, żeby utrudnienia były jak najmniejsze. Nas też kosztuje przeprogramowanie wszystkich świateł i utrzymywanie cały czas infrastruktury przystanków tramwajowych, autobusowych. Wobec tego chcielibyśmy, żeby trwało to jak najkrócej, ale musimy tam dojechać tunelem, żeby dalej można było prowadzić prace. To jest właśnie odpowiedź.

Pewnie pana i państwa to nie satysfakcjonuje, natomiast nie jesteśmy w stanie w tej chwili powiedzieć, kiedy dokładnie zakończymy tam prace. Oczywiście mamy harmonogramy, które uwzględniają etapowanie i wykonywanie pewnych prac, tylko że to wszystko wymaga spełnienia się pewnych scenariuszy. Jeden ze scenariuszy wiąże się z tym, czy będziemy mogli naraz wykonać cały odcinek 900 m, czy będziemy mogli wykonać to tyloma ekipami, żeby trwało to jak najkrócej. Pewnie będzie to wymagało też zamknięcia niektórych ulic, braku dostępności do niektórych obiektów. Czy będzie to możliwe, trzeba będzie to też uzgodnić z państwem i właścicielami terenów.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Może odniosę się do harmonogramu. Powiedział pan, że będzie to do końca 2024 r. Mamy połowę roku 2023. Jest półtora roku do zakończenia prac. Nawet gdyby miasto zgodziło się na zamknięcie wielu ulic na Polesiu, żeby wykonać komory, to biorąc pod uwagę, że do tej pory na dobrą sprawę wykonano jedną trzecią, może do 40% stacji Łódź Śródmieście, jeżeli chodzi o ściany szczelinowe i stropy – trudno mi powiedzieć, jak wygląda poziom minus trzy w kontekście odwodnienia – ciężko myśleć, żeby przez następne półtora roku udało się zrobić 60% stacji Śródmieście, odtworzyć nawierzchnię, wykonać wszystkie elementy. W związku z tym jest pytanie o koniec 2024 r. Nie wiem, może to będzie stan surowy, ale na pewno nie uruchomienie tunelu, biorąc pod uwagę trudności geologiczne i wszystkie inne. Chciałbym, żebyśmy mówili o realnym harmono-

gramie. Biorąc pod uwagę wszystkie problemy i okoliczności, wygląda na to, że to może być rok 2026 czy 2027, a nie rok 2024, nawet mimo najszczerszych chęci.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. I proszę już puentować pytania. Dobrze?

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

To już było ostatnie pytanie. Jeszcze było pytanie dotyczące podwójnego wykorzystania obiektów w sprawach obronnych, ale...

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

To już było omawiane na poprzednim posiedzeniu Komisji. Nie wracam już do tego. Dobrze?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Rozumiem, że pytania pana pełnomocnika pani prezydent Łodzi odnosiły się do ingerencji naszej inwestycji w to, co się dzieje w mieście.

Nie deklarowaliśmy, że inwestycja zakończy się w 2024 r., tylko że zostanie zakończona budowa tunelu z wyposażeniem w zakres kolejowy i będziemy podejmowali czynności związane z odbiorami, całą certyfikacją przeciwpożarową. Jak pan przed chwilą powiedział, nie zakładamy tego. Powiedział pan o stanie surowym, ale tak naprawdę chodzi o to, jak odtworzymy tkankę miejską. Zakładamy, że na koniec 2024 r. już nie będziemy ingerować, nie będziemy utrudniać życia mieszkańcom miasta, ale jak powiedzieli wykonawcy, bardzo ważne jest to, żebyśmy konstruktywnie podeszli do rozmów na temat lokalizacji kilku szacht, które musiałyby w jakiś sposób utrudnić życie miasta. Są to duże obiekty, które są niezbędne do tego, żebyśmy bezpiecznie przeprowadzili tarczę przy założeniu, które już zostało przyjęte wcześniej, że nie rozbieramy kamienic. Jest to chyba jednak poza pracą Komisji. Wykonawca z państwem prowadzi rozmowy, nasi pracownicy również, a więc mamy tutaj nadzieję na konstruktywną współpracę.

Jednym z elementów, który pozwoli nam zminimalizować opóźnienie, które notujemy na kontrakcie, jest podejście do dodatkowych prac związanych ze wzmocnieniem gruntu pod kamienicami. Konkluzja jest taka, że projekt nam się wydłuża z jednej strony ze względu na to, co było powiedziane na tematy finansowe, upadek pierwszego wykonawcy, ale również ze względu na to, że jesteśmy zmuszeni wykonać o wiele większy zakres prac niż było to przewidziane przez nas i przez wykonawcę w ofercie. Wszystkie szachty, dodatkowe wzmocnienia jest to coś, co dodatkowo wymaga zaangażowania wykonawcy, ale też wymaga czasu, dlatego że są to roboty przygotowawcze do zasadniczego drążenia.

Pełnomocnik prezydenta Miasta Łodzi do spraw strategii rozwoju transportu miejskiego Maciej Sobieraj:

Jeszcze skonkluduję, panie prezesie, szanowni państwo, żeby było to jasne. Dla miasta projekt tunelu jest i zawsze był strategiczny od momentu podjęcia decyzji o wybudowaniu dworca Łódź Fabryczna, który został wybudowany pod kątem tunelu średnicowego.

Projekt ten jest dla nas istotny. Im szybciej powstanie, tym lepiej dla rozwoju miasta. Jest to bezwzględne, jest to nasz priorytet. Natomiast dodatkowo zadajemy dwa pytania dotyczące bezpieczeństwa mieszkańców. Państwo także zadają sobie te pytania. Chodzi o to, żebyśmy wiedzieli, jak wygląda sytuacja i technologia. Druga rzecz dotyczy zamknięcia ulic, szczególnie głównych arterii, takich jak al. Kościuszki, ul. Zachodnia oraz terminów. Jeżeli dostajemy termin dwuletni, to taki termin komunikujemy, natomiast chcielibyśmy wiedzieć, że dwuletni termin zostanie dotrzymany.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Rozumiem, że...

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Mogę tylko jedno zdanie, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Znamy się z projektów, które wcześniej realizowaliśmy. Wiemy, że jak było przygotowywane studium wykonalności, jeszcze zanim pojawiłem się w zarządzie spółki, to wszystkie problemy związane ze wzmocnieniem kamienic i przez Polskie Linie Kolejowe zarządzane w poprzednich latach, i przez miasto, które brało udział w przygotowaniu studium wykonalności, świadomie były przesuwane na etap realizacyjny. Niestety, w tej chwili wykonawca, który podpisał umowę, rozwiązuje problemy, które nie zostały rozwiązane wraz z inwentaryzacją wszystkich studni, które są pod kamienicami. Wszyscy zainteresowani projektem wiedzieli, że temat nie zostanie gładko zrealizowany. W tej chwili wykonawca to realizuje, a my to finansujemy.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Pan Andrzej Grzenia. Akurat wyszedł. To zanim przyjdzie, powiem, iż sądzę, że oczywiste jest, że inwestycja jest kluczowa i dla kolei, i dla miasta. Ma połączyć dwa systemy kolei, które były tworzone historycznie w odrębnych warunkach, w odrębnych systemach kolejowych. Ważne jest, żeby szukać porozumienia w sytuacji, gdy pojawiają się nagłe zdarzenia, które mają jednak jakiś wpływ na bezpieczeństwo. Kiedy wyłącza się i ogranicza ruch na głównej arterii północ-południe, a w tym samym czasie ograniczony jest też ruch na innej trasie w tej samej osi, dlatego że al. Kościuszki i ul. Zachodnia to przecież także ruch północ-południa, tyle że przez samo centrum, to budzi to niepokój. Szukamy rozwiązania. Chciałbym podpowiedzieć rozwiązanie, jeżeli chodzi o pytania o harmonogram. Na pewno powstał wykres Gantta dla inwestycji. Prosimy o przesłanie go do Komisji. Jest to bardzo uproszczony schemat, nie ma w nim tajemnic. A my już sobie poradzimy z odszyfrowaniem tego wykresu.

Bardzo proszę, pan Andrzej Grzenia.

Prezes zarządu TBM Technologia sp. z o.o. Andrzej Grzenia:

Szanowna Komisjo, troszeczkę z niedowierzaniem przysłuchuję się temu, co tutaj państwo mówicie. Jeżeli pan minister infrastruktury, jeżeli dobrze pamiętam, mówi, że nie ma harmonogramu najważniejszej inwestycji drogowej w Łodzi jest to dokładnie pana wypowiedź, że po sześciu latach przygotujecie państwo harmonogram prac i harmonogram nakładowy to trochę uwłacza to godności projektu.

Mam kilka krótkich podstawowych pytań. Co z pieniędzmi dla podwykonawców? Z informacji, które posiadam, uzyskanych od firm, które znam, wynika, że obecnie zadłużenie PBDiM wobec nich wynosi około 50 mln zł. Nie wliczam tu energii urzędu miasta i innych przedsiębiorców. Mówię tutaj o 10 największych firmach podwykonawczych, które świadczyły usługi dla PBDiM.

Kolejne pytanie. Czy prawdą jest, że większość firm, które zaczęły wzmacniać budynki, zeszło z budowy z powodu braku zabezpieczenia finansowego? Jeżeli chodzi o waloryzację, która była wypłacana, mam pytanie, dlaczego żadne środki z waloryzacji nie trafiły do podwykonawców.

Co do zaawansowania prac, są one na etapie 25% stanu surowego, i to jakbyśmy dobrze podciągnęli ten temat.

Jeżeli chodzi o wypowiedź pana ministra Glińskiego odnośnie do forów, które interesują się budową tunelów, na pewno znam kilka for, które interesują się tym ze względu na długotrwałość procesu budowlanego.

Poseł Piotr Gliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Mówi pan o metrze warszawskim?

Prezes zarządu TBM Technologia sp. z o.o. Andrzej Grzenia:

Nie. Mówię o tunelu w Łodzi, który systematycznie odwiedzał pan za mojej kadencji.

Co do dużej tarczy, zgodnie z pismem PLK – zacytuję oficjalne pismo PKP PLK, żebym się nie pomylił roboty związane z drążeniem tunelu zostały wstrzymane 10 maja. Policzcie sobie państwo, czy to jest 10, 12 czy 16 miesięcy. Trudne czasy realizacji projektu, covid i wojna na Ukrainie. W skrócie wyjaśnię i tylko przekażę informację, że w czasie covidu i wybuchu wojny na Ukrainie zostało wydrążone najwięcej tunelu przez cały okres trwania budowy. Jeżeli słyszę o odcinku testowym do wykonania wzmocnień budynków po sześciu latach prowadzenia projektu, rozumiem, że przez sześć lat ani PKP, ani PBDiM nie wykonały dokumentacji technicznej dla największych inwestycji. Stąd też może jest problem posiadanego harmonogramu. Skoro nie mamy projektu, to nie możemy mieć też do niego harmonogramu.

Kolejny temat wzmocnień pod budynkami.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Przepraszam, panie ministrze. Momencik. Tylko wyjaśnimy, ok.? Pan Andrzej Grzenia, prezes TBM Technologia, sp. z o.o.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Związany z budową?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Tak, związany z budową.

Prezes zarządu TBM Technologia sp. z o.o. Andrzej Grzenia:

W kwestii wyjaśnienia. Moja firma składała duży TBM pod nadzorem PBDiM przez okres dwóch lat wraz z robotami towarzyszącymi. Stąd moje pytania i informacje na ten temat.

Jeżeli przedstawiciel PKP informuje nas w tej chwili w odpowiedzi na pytanie przedstawiciela urzędu wojewódzkiego czy urzędu miejskiego w Łodzi, że nie macie państwo jeszcze lokalizacji studni do wzmocnień, to z czysto inżynierskiego punktu widzenia, skoro nie mamy lokalizacji, nie mamy też projektu, nie mamy uzgodnienia, nie mamy decyzji o pozwoleniu. A więc o jakich pracach mówicie przez okres kolejnych 12 miesięcy? Założyłem, że 12 miesięcy to i tak jest ekspresowy tryb uzyskania zgód i pozwoleń, co jest dosyć kuriozalną sytuacją po sześciu latach prowadzenia budowy.

Z rzeczy, które najbardziej mnie interesują, są kwestie finansowe. Zszedłem z budowy we wrześniu zeszłego roku. Do końca stycznia PBDiM miało się rozliczyć z zaległości. Takich firm jak moja jest około 20. Wobec każdej z nich są zaległości. Nie mówimy tutaj o zaległościach rzędu 100–200 tys. zł, tylko mówimy o zaległościach 2, 5, 7, 10 mln zł.

Jeżeli chodzi o informacje, o których państwo mówicie, bez finansowania inwestycji nic nie ruszy się do przodu. Ale nie możemy też finansować inwestycji dla firmy, która nie jest przygotowana w ogóle do budowy tego typu obiektów. A więc albo państwo zrestrukturyzujecie całość przedsięwzięcia, począwszy od nadzoru PKP, przez wykonawcę i przez planowanie budowy, albo budowa jeszcze przed państwa wyborami przejdzie do trybu upadłości. Większość firm, o których mówię, które mam na myśli, pozakładała sprawy sądowe, które można powiedzieć, że z założenia są przeciągane przez kancelarię reprezentującą generalnego wykonawcę i PKP, ale nie stoi to na przeszkodzie, żeby cały ten proces zakończyć w trybie złożenia wniosku o upadłość PBDiM. Jest pytanie, co wtedy państwo zrobicie. Dziękuję. Nie mam więcej pytań.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Były to konkretne pytania. Poprosimy o odpowiedzi.

Dyrektor projektu w Biurze Inwestycji PKP SA Łukasz Ołdak:

Odniosę do pytań czy spostrzeżeń, które poczynił tutaj pan prezes. Oczywiście współpracowaliśmy z panem prezesem. Tak jak pan powiedział, rzeczywiście zakres prac, które pan wykonywał, był zrealizowany. Wszystkie faktury, które obejmowały wynagrodzenie umowne, a mogę powiedzieć, że nie była to mała kwota, gdyż była w granicach 38 mln zł, zostały zapłacone. Z większością stwierdzeń, poza jednym, przepraszam, poza dwoma, mogę się z panem zgodzić. Rzeczywiście problemy finansowe występują. Sam pan słusznie zauważył, kiedy pojawiły się problemy finansowe. Pojawiły się od momentu wybuchu wojny na Ukrainie, kiedy wszystkie koszty, które wcześniej były przewidywalne, nagle

wzrosły. Stąd nasz apel począwszy od tamtego okresu do zamawiającego o szybkie zwaloryzowanie, co pomogłoby odetchnąć i nam, i podwykonawcom, i dostawcom. Niestety, my byliśmy w trochę mniej uprzywilejowanej sytuacji niż państwo, ponieważ my nie mogliśmy porzucić inwestycji, po pierwsze, dlatego że jest to inwestycja publiczna, a my jesteśmy firmą, która porusza się w zamówieniach publicznych. Po drugie, jest to bardzo duża kwota. Kwota ta jest nie do udźwignięcia, jeżeli chodzi o wszelkie kary i konsekwencje takich działań. Zwaloryzowaliśmy państwu jak wszystkim podwykonawcom może pozostała jedna czy dwie firmy kiedy przychodziliście z roszczeniami o wzrost kosztów swojej pracy, ponieważ mieliśmy jasno powiedziane, był jasny przekaz: „inaczej schodzę z budowy". A więc wszyscy podwykonawcy dostali waloryzację. Jest to waloryzacja w bardzo wysokiej kwocie, ponieważ musieliśmy urealnić stawki, ceny betonu, stali, robocizny do warunków, jakie panowały i panują.

Rzeczywiście w dniu wczorajszym podpisaliśmy aneks, który uruchamia klauzulę waloryzacyjną. Mamy nadzieję, że środki jak najszybciej spłyną i będą mogły być rozdystrybuowane, jak wczoraj zostało ustalone z przedstawicielami zamawiającego i podwykonawców, którzy byli wczoraj w biurze budowy. Jeżeli chodzi o samą waloryzację i jej rozdystrybuowanie do podwykonawców, to wszyscy podwykonawcy pracują na aktualnych stawkach. Nie pracują na stawkach, jakie my mamy. My pracujemy na stawkach z pierwszego kwartału 2017 r., kiedy koszt roboczogodziny wynosił 14 zł. To, co pan prezes otrzymywał, a o ile pamiętam, było to siedemdziesiąt kilka złotych za godzinę dla pracowników, były to raczej aktualne stawki.

Jeżeli chodzi o to, co pozostało do rozliczenia pomiędzy naszymi firmami, został pan poinformowany pisemnie, że została nierozliczona kaucja czy też należyte wykonanie, które zostało potrącone. Miał pan dwie opcje, jedna opcja to był dokument bankowy płatny na każde żądanie, tak jak to jest na zasadzie back-to-back z zamawiającym, bądź potrącanie z każdej faktury. Powiedzieliśmy, że do procesu technicznego rozliczenia prac, które wykonywała pana firma, przystąpimy w momencie, kiedy będziemy mogli przestać pompować i odwadniać tunel, żeby sprawdzić, czy nie ma przecieków. Na dzień dzisiejszy, jak pan sam tutaj słyszy, niestety nie przystąpiliśmy do tego procesu. Jest to akurat nie z naszej winy. Przestój maszyny jest jednak od czerwca, dlatego że od maja zatrzymaliśmy się przed przystankiem Polesie. W maju przejechaliśmy przez przystanek Polesie. Teraz czekamy dalej do 106 m tak, żeby później rozebrać tunel, itd., przystąpić do czynności technicznych. Chcieliśmy o tym z panem porozmawiać, wysłaliśmy zaproszenie. To bez znaczenia, czy mówi pan o upadłości, czy ktoś złożył wniosek czy nie. Staramy się na bieżąco regulować nasze zobowiązania. Rzeczywiście wielu firmom nie jest płacone na bieżąco. Jest to też związane z rotacją gotówki, która w przypadku prac w ramach inwestycji budowlanych wynosi powyżej 60 czy 70 dni. Nie jest to nowość, natomiast tutaj naprawdę pracowaliśmy w ekstremalnie trudnych warunkach, po pierwsze, był covid, po drugie, konflikt zbrojny na Ukrainie, który cały rynek wywrócił do góry nogami. To jest odpowiedź.

Jeżeli chodzi o pozostałe kwestie techniczne, projektowe, o których pan wspominał, przepraszam, nie będę się do tego odnosił, ponieważ dyskusja na ten temat trwała już cały dzień. Tyle mogę powiedzieć. Jesteśmy otwarci na rozmowy z naszymi podwykonawcami. Wszystkie sprawy staramy się gasić na bieżąco, jeżeli są zarzewiem konfliktu. Staramy się być partnerami dla naszych podwykonawców i dostawców. Tak jak zamawiający współpracuje z nami, tak samo chcemy współpracę przynosić dalej. Jest problem finansowy, o czym tutaj wszyscy wspominamy. Jest to problem tego, jak urealnić stawki zgodnie z przepisami prawa, dlatego że jednak pewnie należy dbać o dyscyplinę finansów publicznych ze strony zamawiającego. Natomiast my z naszej strony robimy, co możemy, żeby wyjść naprzeciw i zrealizować kontrakt w warunkach, do jakich musimy się dostosować.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Pan minister?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Już nie będę komentował, że moja wypowiedź dotycząca harmonogramu nie została zrozumiana. Po co mam to komentować drugi raz?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Pan poseł Joński. To będzie już ostatnie wystąpienie na dzisiejszym posiedzeniu Komisji.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, wydawało mi się, że dzisiaj jednak usłyszymy pewne szczegółowe informacje dotyczące harmonogramu. Nie usłyszeliśmy.

Myślałem, że po sześciu latach usłyszymy również informacje dotyczące waloryzacji kontraktu, ale realnej waloryzacji. Doskonale wiemy, że 3%... Doskonale wiemy, ile robocizna, cement poszły w górę, ile prąd poszedł w górę. Mówiliśmy, że sam prąd w ramach inwestycji wzrósł z 20 mln zł do 80 mln zł. Nie usłyszeliśmy tego po sześciu latach. Jak się okazuje, w przyszłym tygodniu będzie już 15 miesięcy, odkąd tarcza stoi. Nie chcę się spierać, dlatego że naprawdę nie ma znaczenia tydzień w tę czy miesiąc w tę. Stoi już ponad rok. 15 miesięcy to bardzo długo. Najgorsze jest to, że nie ma światła w tunelu, że faktycznie 15 sierpnia ruszy i już pójdzie w kierunku dworca i zrobi tunel do dworca Łódź Fabryczna. Na razie mamy tylko i wyłącznie słowo, że ruszy 106 m, dlatego że tam jest akurat nieco łatwiejszy teren, nie ma kamienic. Kamienice są dopiero przy ul. Mielczarskiego. Ścisłe centrum miasta jest dopiero przed tarczą. Nie wiemy, co dalej, ponieważ nie ma harmonogramu.

Proszę państwa, umówmy się, że inwestycja była fatalnie zaprojektowana i zaplanowana, ale wszystkim zależy nam na tym, żeby inwestycję tę skończyć, dlatego że jest potrzebna jak tlen nie tylko Łodzi, nie tylko województwu, ale całej Polsce. Dlatego też z taką troską organizowaliśmy posiedzenie Komisji. Kiedy posłowie się podpisywali, kiedy rozmawialiśmy, wtedy był wstrzymany ruch na al. Włókniarzy. Dlatego też między innymi mówiliśmy o bezpieczeństwie w transporcie publicznym. Cały ruch nagle został przekierowany między innymi na ul. Zachodnią. Między innymi tam były tramwaje. Tam była kumulacja. Mieszkańcy pytali, co się dzieje. Nie było to zaplanowane.

Kończymy posiedzenie Komisji, ale ja mimo wszystko czekam na odpowiedź od pana ministra. Pan minister złożył tutaj deklarację. Poczekam, jak pan minister usłyszy. Nie chciałbym, żeby po raz kolejny pan minister nie odpowiedział nam na pytania. Chciałbym, żeby przesłał nam harmonogram, o którym mówiliśmy. My nie potrzebujemy żadnego innego. Chodzi o harmonogram terminowy. Panie ministrze, czy moglibyśmy pana poprosić? Trzymamy pana za słowo, że prześle pan nam harmonogram terminowy, żebyśmy mogli się do czegoś odnieść. Każdy zrozumie, jeżeli będzie jakiś przestój technologiczny. Taki bywa. Inwestycja faktycznie nie jest łatwa, ale nikt nie zrozumie, jak ulice są pozamykane, a nic się nie dzieje i nikt nie informuje o tym, co dalej. A więc chcielibyśmy otrzymać harmonogram.

Mamy nadzieję również na informację, co dalej z finansowaniem. Nie tylko my mówimy o finansowaniu. Mówi o tym nie tylko 20 firm, które mają problem z wypłatą. Także główny wykonawca mówi, że trzeba to urealnić. Udajecie, że tego nie słyszycie? Po raz kolejny jesteśmy na spotkaniach. Po raz kolejny słyszymy, że waloryzacja miała się odbyć. Odbyła się w symbolicznej kwocie 3%. Jest to bardzo, bardzo niska kwota.

Panie przewodniczący, dziękuję. Będziemy liczyli, że pan minister jak najszybciej nam prześle. Panie ministrze, na koniec niech pan tylko powie, kiedy to się może wydarzyć, kiedy zobaczymy harmonogram. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo za tę niezwykle pouczającą dyskusję. Mam wrażenie, że przedstawiamy informacje i przedstawiamy informacje, a na koniec z podsumowania wynika, że nie przedstawiliśmy informacji. Panie pośle, nie 3%, tylko 10% waloryzacji w odniesieniu do okresu, na który opiewa aneks. Może pan nie znać szczegółów.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Doskonale pan wie, że do całości.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jak pan poseł uważa, że należy waloryzować do całości, to trzeba stworzyć stosowne przepisy. Wtedy będziemy działać inaczej.

Rozumiem, że państwo podpisywaliście wniosek w sprawie zwołania posiedzenia Komisji 4, 5, 6, 7, 8, a złożyliście 21 lipca. A więc sprawa na al. Włókniarzy była załatwiona. Ulice są zamykane, jak mi podpowiadają współpracownicy, tylko wtedy, kiedy są prowadzone prace. Jest to chyba naturalne. Działania są podejmowane tak, żeby minimalizować utrudnienia. Budowa jest zaplanowana, jest realizowana. Czy mogłaby być realizowana lepiej? Za każdym razem każda budowa w Polsce mogłaby być realizowana lepiej. Nie ma co do tego żadnych wątpliwości. Czy jest to skomplikowana budowa? Mówiliśmy o tym, że jest to skomplikowana budowa. Czy pracują przy tym inżynierowie? Tak, inżynierowie pracują codziennie, jest nadzór, wszystkie służby są zapewnione. Jest to realizowane.

Oczywiście harmonogram przekażę panu posłowi, a w zasadzie panu przewodniczącemu, żeby to dystrybuował. Okazuje się, że nie odpowiadam, a trochę odpowiadam, może nie satysfakcjonująco. Przekażę, w jakim czasie możemy to zrobić. Wystartujemy maszynę i przekażemy. Koledzy podpowiadają, że będą gotowi za tydzień. Maszyna wystartuje. Proszę nie bagatelizować 100 m, proszę tego nie robić, proszę skoncentrować się na o tym, żeby jednak kibicować realizacji inwestycji.

Na koniec wspomnę jeszcze wątek zaliczki. W wypowiedzi wstępnej padła zaliczka, która została przekazana Energopolowi, a jednocześnie konsorcjum. Padło jednocześnie stwierdzenie, że nie wykonał on pracy. No nie wykonał, ale proszę pamiętać, że charakterystyka zaliczki jest taka, że daje się ją przed wykonaniem pracy. Tak samo jest z zadatkiem na mieszkanie. Oczywiście dobrze, żeby oddał. Dlatego są prowadzone postępowania windykacyjne w tym zakresie, a gwarancja na tę okoliczność została zabezpieczona, tyle że to nie wpłynie na kontrakt. To też trzeba wiedzieć, jak się realizuje tego typu inwestycje. Jest to trochę inna sytuacja.

Dziękuję państwu posłom za dyskusję. Jestem gotowy na to, żeby stawiać się na każde zaproszenie. Dziękuję wszystkim tym, którzy angażują się w to przedsięwzięcie w każdy sposób, ale też bardzo dziękuję tym, którzy angażują się w to przedsięwzięcie tak, żeby rozwiązywać problemy. Oczywiście mam tutaj na myśli obecnego z nami pana ministra Piotra Glińskiego. Potwierdzam, że pan minister żyć nie daje w tej sprawie. Na koniec życzę państwu dalszego udanego dnia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Jeszcze pan Grzenia chciał zadać jedno pytanie. Wyjątkowo dopuszczam.

Prezes zarządu TBM Technologia sp. z o.o. Andrzej Grzenia:

Szanowna Komisjo, bardzo dziękuję chyba za wprowadzenie do udzielenia odpowiedzi na pytania, które zadałem. Z całym szacunkiem, ale nie padła żadna odpowiedź na moje pytania. Czy mógłbym prosić o odpowiedzi, nie wiem, może do przewodniczącego Komisji?

Siedzimy tutaj dwie godziny i robimy pogadankę, że jest fajnie, a fajnie nie jest. Pan minister albo nie ma pojęcia o tym, co się dzieje na budowie, albo w ogóle go to nie interesuje i w ogóle nie chce zakończyć budowy. My mamy swój plan działania. Będziemy go wdrażać. Poczekamy jeszcze chwilę na jakieś konkretne decyzje z państwa strony. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Mogę, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jeżeli pan przyszedł tutaj po to, żeby wytworzyć jakieś narzędzie presji na spółkę, żeby podejmowała określone rozstrzygnięcia, to wydaje mi się, że w tej Izbie nie powinno to mieć

miejsca. Chyba jest to przynajmniej jeden krok za daleko. W takim razie dobrze by było wiedzieć, kto zaprosił pana prezesa na spotkanie. Chciałbym to wiedzieć poglądowo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Nie, nie, to ja prowadzę posiedzenie. Panie ministrze, teraz to pan próbuje wywierać presję. Pan Grzenia jako jeden z wykonawców jest gościem Komisji. Proszę nie wywierać presji.

Problem polega na tym, że 21 lipca został złożony wniosek, który był przygotowywany wcześniej. 21 lipca postęp prac na tunelu średnicowym wyglądał następująco. Faustyna przeszła do al. Włókniarzy i wierci w stronę ul. Skarbowej. Oś 17 – zero metrów z 715 m, czyli 0%. Oś 18 100%, wykonane 924 m. Oś 21 605 m z 1107 m, czyli 54,65%. Oś 22 – zero. Oś 23 1036 m z 2658 m, czyli 38,87%. Znaczy to, że jeszcze nam trochę brakuje do połowy.

Wcale nie jesteśmy uspokojeni przebiegiem dzisiejszego posiedzenia Komisji. Nikt nie powinien mieć dobrego samopoczucia, gdyż termin zakończenia inwestycji był już wielokrotnie przesuwany. Po dzisiejszym posiedzeniu Komisji widzimy coraz więcej ryzyk, w szczególności tych, które wiążą się ze sfinansowaniem inwestycji. Oczekujemy od pana ministra informacji. Proszę o informację na piśmie, jak resort, który nadzoruje inwestycję, zamierza doprowadzić do urealnienia kosztorysu przedsięwzięcia. Po dzisiejszych odpowiedzi, jak też po zadawanych pytaniach widzimy jasno, że jest to główny problem. Główny problem to nie technologia, która rzeczywiście jest zaawansowana. Pojawiają się nieprzewidywane wypadki, co rozumiemy, ale problem tkwi w finansach. Bardzo proszę o przesłanie do Komisji informacji w tym zakresie. W jaki sposób resort chce doprowadzić do urealnienia kosztorysu przedsięwzięcia?

Dziękuję za udział. Myślę, że wszyscy z troską myślimy o przedsięwzięciu.

Zamykam posiedzenie.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo, szczególnie za ostatnią wypowiedź, dlatego że odnosiła się ona do kluczowych kwestii, które są zarządzane w Ministerstwie Infrastruktury, jak też u zamawiającego, natomiast te wcześniejsze niekoniecznie.